

KOMMISJONSFORORDNING (EU) nr. 965/2012**2017/EØS/62/27****av 5. oktober 2012****om fastsettelse av tekniske krav og administrative framgangsmåter for luftfartsoperasjoner i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008(*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå, og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF⁽¹⁾, særlig artikkel 8 nr. 5 og artikkel 10 nr. 5, og

ut fra følgende betraktninger:

den vitenskapelige og tekniske utvikling innenfor luftfartsoperasjoner. Det bør derfor tas hensyn til de tekniske kravene og administrative framgangsmåtene som er vedtatt i regi av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart (heretter kalt ICAO) og de europeiske felles luftfartsmyndigheter fram til 30. juni 2009, samt gjeldende lovgivning som vedrører særlige nasjonale forhold.

5) Det er nødvendig å gi luftfartsindustrien og medlemsstatenes myndigheter tilstrekkelig tid til å tilpasse seg de nye rammereglene og på visse vilkår å godkjenne gyldigheten av sertifikater utstedt før denne forordning får anvendelse.

1) Operatører og personell som deltar i driften av visse luftfartøyer, må oppfylle de relevante grunnleggende kravene fastsatt i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.

2) Ved forordning (EF) nr. 216/2008 kreves det at medlemsstatene, i tillegg til tilsynet med sertifikater de har utstedt, gjennomfører undersøkelser, herunder inspeksjoner på bakken, og de skal treffe alle tiltak, herunder gi luftfartøyer flygeforbud, for å hindre fortsatt overtredelse.

3) I samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 bør Kommisjonen vedta de nødvendige gjennomføringsreglene for å fastsette vilkårene for sikker drift av luftfartøyer.

4) For å sikre en smidig overgang og et høyt sikkerhetsnivå for sivil luftfart i Den europeiske union bør gjennomføringstiltakene gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken, herunder beste praksis, og

6) Siden denne forordning utgjør et gjennomføringstiltak som nevnt i artikkel 8 nr. 5 og artikkel 10 nr. 5 i forordning (EF) nr. 216/2008, skal vedlegg III til rådsforordning (EØF) nr. 3922/91⁽²⁾ og europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/36/EF⁽³⁾ anses som opphevet i samsvar med artikkel 69 nr. 3 og artikkel 69 nr. 5 i forordning (EF) nr. 216/2008. Imidlertid bør vedlegg III fortsatt gjelde midlertidig til overgangsperiodene fastsatt i denne forordning er utløpt, og på de områdene der det ennå ikke er vedtatt gjennomføringstiltak. På samme måte bør direktiv 2004/36/EF fortsatt gjelde midlertidig til overgangsperiodene fastsatt i denne forordning er utløpt.

7) Det europeiske flysikkerhetsbyrå har utarbeidet utkast til gjennomføringsregler og framla dem som en uttalelse til Kommisjonen i samsvar med artikkel 19 nr. 1 i forordning (EF) nr. 216/2008.

8) Tiltakene fastsatt i denne forordning er i samsvar med uttalelse fra Komiteen nedsatt ved artikkel 65 i forordning (EF) nr. 216/2008 —

(*) Denne fellesskapsrettsakten, kunngjort i EUT L 296 av 25.10.2012, s. 1, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 147/2013 av 15. juli 2013 om endring av EØS-avtalens vedlegg XIII (Transport), se EØS-tillegget til *Den europeiske unions tidende* nr. 72 av 19.12.2013, s. 23.

⁽¹⁾ EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1.

⁽²⁾ EFT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

⁽³⁾ EUT L 143 av 30.4.2004, s. 76.

VEDTATT DENNE FORORDNING:

Artikkel 1

Formål og virkeområde

1. Denne forordning fastsetter nærmere regler for kommersiell lufttransport med fly og helikopter, herunder inspeksjoner på bakken av luftfartøyer til operatører som er underlagt en annen stats sikkerhetstilsyn når de har landet på flyplasser på det territoriet som er underlagt traktatens bestemmelser.
2. Denne forordning fastsetter også nærmere regler for vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av sertifikater til luftfartøyoperatører nevnt i artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) i forordning (EF) nr. 216/2008 som er involvert i kommersiell lufttransport, særskilte rettigheter og ansvar for innehavere av sertifikater samt vilkårene for når virksomhet skal forbys, begrenses eller underlegges visse vilkår av hensyn til sikkerheten.
3. Denne forordning får ikke anvendelse på luftfartsoperasjoner innenfor virkeområdet for artikkel 1 nr. 2 bokstav a) i forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikkel 2

Definisjoner

I denne forordning menes med:

- 1) «kommersiell lufttransport» (CAT – commercial air transport) luftfartøyoperasjon med sikte på transport av passasjerer, last eller post mot godtgjøring eller annen form for vederlag,
- 2) «fly i ytelsesklasse B» propell-drevne fly med største godkjente passasjeretekapasitet på høyst 9 og største startmasse på høyst 5 700 kg,
- 3) «sted i offentlighetens interesse» (PIS – public interest site) et sted som brukes utelukkende til operasjoner i offentlighetens interesse,
- 4) «operasjon i ytelsesklasse 1» en operasjon der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren er i stand til å lande innenfor den tilgjengelige distansen for avbrutt start eller på sikker måte kan fortsette flygingen til et egnet landingsområde, avhengig av når svikten skjer.

Ytterligere definisjoner er fastsatt i vedlegg I med henblikk på vedlegg II–V.

Artikkel 3

Tilsynskapasitet

1. Medlemsstatene skal innenfor den respektive medlemsstat utpeke ett eller flere organer som vedkommende myndighet,

med nødvendig myndighet og ansvar for sertifisering av og tilsyn med personer og organisasjoner som omfattes av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

2. Dersom en medlemsstat utpeker flere enn ett organ som vedkommende myndighet:

- a) skal hver vedkommende myndighets kompetanseområder være klart definert med hensyn til ansvar og geografisk begrensning, og
- b) arbeidet samordnes mellom disse organene for å sikre effektivt tilsyn med alle organisasjoner og personer som omfattes av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler innenfor deres respektive ansvarsområder.

3. Medlemsstatene skal sikre at vedkommende myndighet(er) har den nødvendige kapasiteten til å ivareta tilsynet med alle personer og organisasjoner som omfattes av deres tilsynsprogram, herunder tilstrekkelige ressurser til å oppfylle kravene i denne forordning.

4. Medlemsstatene skal sikre at personell fra vedkommende myndigheter ikke utfører tilsynsvirksomhet dersom det foreligger bevis for at dette direkte eller indirekte kan føre til en interessekonflikt, særlig når det dreier seg om en familiemessig eller økonomisk interesse.

5. Personell som er godkjent av vedkommende myndighet til å utføre sertifiserings- eller tilsynsoppgaver, skal være bemyndiget til å utføre minst følgende oppgaver:

- a) undersøke dokumentasjon, data, prosedyrer og alt annet materiale som er relevant for utførelsen av sertifiserings- og/eller tilsynsoppgaver,
- b) ta kopier av hele eller deler av slik dokumentasjon, data, prosedyrer og annet materiale,
- c) be om en muntlig forklaring på stedet,
- d) få adgang til relevante lokaler, operasjonssteder eller transportmidler,
- e) gjennomføre tilsyn, undersøkelser, vurderinger og inspeksjoner, herunder inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner,
- f) eventuelt treffe eller innlede håndhevingstiltak.

6. Oppgavene nevnt i nr. 5 skal utføres i samsvar med lovbestemmelsene i den berørte medlemsstaten.

Artikkel 4

Inspeksjoner på bakken

Inspeksjoner på bakken av luftfartøyer til operatører som er underlagt en annen medlemsstat eller en tredjestats sikkerhetstilsyn, skal utføres i samsvar med kapittel RAMP i vedlegg II.

Artikkel 5

Luftfartsoperasjoner

1. Operatørene skal bare bruke et luftfartøy til kommersiell lufttransport (CAT) som angitt i vedlegg III og IV.
2. CAT-operatører skal overholde de relevante bestemmelsene i vedlegg V ved drift av:
 - a) fly og helikoptre som brukes til:
 - i) operasjoner der det brukes ytelsesbasert navigasjon (PBN),
 - ii) operasjoner i samsvar med minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS),
 - iii) operasjoner i luftrom med redusert minste vertikalatskillete (RVSM),
 - iv) operasjoner i dårlig sikt (LVO – low visibility operations),
 - b) fly og helikoptre som brukes til transport av farlig gods (DG),
 - c) tomotors fly som brukes til langdistanseflyging (ETOPS) i kommersiell lufttransport,
 - d) helikoptre som brukes til kommersiell lufttransport med nattnsynsystem (NVIS),
 - e) helikoptre som brukes til kommersiell lufttransport med heiseoperasjoner (HHO), og
 - f) helikoptre som brukes til kommersiell lufttransport innenfor ambulansflyging (HEMS).

Artikkel 6

Unntak

1. Kommersiell lufttransport som begynner og slutter på samme flyplass/operasjonssted med fly i ytelsesklasse B eller teknisk ukompliserte helikoptre, er ikke underlagt bestemmelsene i vedlegg III og IV.

Den er imidlertid underlagt følgende:

- a) for fly, vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91 og tilhørende nasjonale unntak som bygger på vurderinger av sikkerhetsrisiko utført av vedkommende myndigheter,
 - b) for helikoptre, nasjonale krav.
2. Som unntak fra artikkel 5 nr. 1 skal luftfartøyer nevnt i artikkel 4 nr. 5 i forordning (EF) nr. 216/2008 føres på de

vilkårene som er fastsatt i kommisjonsvedtak K(2009) 7633 av 14. oktober 2009, når de brukes i kommersiell lufttransport. Enhver endring av driften som påvirker vilkårene fastsatt i nevnte vedtak, skal meldes til Kommisjonen og Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt «Byrået») før endringen gjennomføres.

En medlemsstat som vedtak K(2009)7633 ikke er rettet til, og som har til hensikt å benytte seg av unntaket fastsatt i nevnte vedtak, skal underrette Kommisjonen og Byrået om sin hensikt før unntaket gjennomføres. Kommisjonen og Byrået skal vurdere i hvilket omfang endringen eller den beregnede bruken avviker fra vilkårene i vedtak K(2009)7633 eller påvirker den grunnleggende sikkerhetsvurderingen som er foretatt i forbindelse med nevnte vedtak. Dersom vurderingen viser at endringen eller den beregnede bruken ikke tilsvarer den opprinnelige sikkerhetsvurderingen gjort for vedtak K(2009)7633, skal den berørte medlemsstaten framlegge en ny søknad om unntak i samsvar med artikkel 14 nr. 6 i forordning (EF) nr. 216/2008.

3. Som unntak fra artikkel 5 nr. 1 skal flyginger i forbindelse med innføring eller endring av luftfartøytyper utført av konstruksjons- eller produksjonsorganisasjoner innenfor virkeområdet for deres særskilte rettigheter, fortsatt utføres på de vilkårene som er fastsatt i medlemsstatenes nasjonale lovgivning.

4. Uten hensyn til artikkel 5 kan medlemsstatene fortsette å kreve en særskilt godkjenning og tilleggskrav vedrørende driftsprosedyrer, utstyr, besetningens kvalifikasjoner og opplæring for kommersiell lufttransport til sjøs med helikopter i samsvar med deres nasjonale lovgivning. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen og Byrået om tilleggskravene som gjelder for slike særskilte godkjenninger: Disse kravene skal ikke være mindre restriktive enn kravene i vedlegg III og IV.

5. Som unntak fra CAT.POL.A.300 a) i vedlegg IV skal enmotors fly, når de brukes i kommersiell lufttransport, brukes om natten eller ved værforhold som krever instrumentflyging (IMC) på de vilkårene som er angitt i de eksisterende unntakene som er gitt av medlemsstaten i samsvar med artikkel 8 nr. 2 i forordning (EØF) nr. 3922/91.

Enhver endring av driften av disse flyene som påvirker vilkårene i de nevnte unntakene, skal meldes til Kommisjonen og Byrået før endringen gjennomføres. Kommisjonen og Byrået skal vurdere den foreslåtte endringen i samsvar med artikkel 14 nr. 5 i forordning (EF) nr. 216/2008.

6. Eksisterende helikopterflyginger til eller fra et sted i offentlighetens interesse (PIS) kan foretas ved unntak fra CAT.POL.H.225 i vedlegg IV når størrelsen på PIS-et, hindermiljøet eller helikopteret ikke gjør det mulig å oppfylle kravene til operasjoner i ytelsesklasse 1. Slik flyginger skal foretas på vilkår bestemt av medlemsstatene. Medlemsstatene skal underrette Kommisjonen og Byrået om de vilkårene som gjelder.

*Artikkel 7***Godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper**

1. Godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper (AOC-er) til CAT-operatører av fly utstedt av en medlemsstat før denne forordning får anvendelse skal anses å være utstedt i samsvar med denne forordning dersom de er utstedt i samsvar med forordning (EØF) nr. 3922/91.

Innen 28. oktober 2014 skal imidlertid:

- a) selskapene tilpasse sitt styringssystem, sine opplæringsprogrammer, prosedyrer og håndbøker slik at de er i samsvar med vedlegg III, IV og V, etter hva som er relevant,
 - b) AOC-ene erstattes med sertifikater utstedt i samsvar med vedlegg II til denne forordning.
2. AOC-er utstedt av en medlemsstat til CAT-operatører av helikoptre før denne forordning får anvendelse skal konverteres til AOC-er som er i samsvar med denne forordning, i samsvar med en konverteringsrapport utarbeidet av den medlemsstaten som utstedte AOC-et, i samråd med Byrået.

Konverteringsrapporten skal beskrive:

- a) de nasjonale kravene som ligger til grunn for utstedelsen av AOC-ene,
- b) omfanget av de særskilte rettighetene som er gitt operatørene,
- c) forskjellene mellom de nasjonale kravene som ligger til grunn for utstedelsen av AOC-ene, og kravene i vedlegg III, IV og V, sammen med en angivelse av hvordan og når operatørene vil måtte sikre fullstendig samsvar med disse vedleggene.

Konverteringsrapporten skal inneholde kopier av alle dokumenter som er nødvendige for å dokumentere de opplysningene som er nevnt i bokstav a)–c), herunder kopier av relevante nasjonale krav og prosedyrer.

Denne forordning er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.

Utferdiget i Brussel 5. oktober 2012.

*Artikkel 8***Flygetidsbegrensninger**

Flygetid og tjenestetid omfattes av følgende:

- a) for fly, artikkel 8 nr. 4 og kapittel Q i vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91,
- b) for helikoptre, nasjonale krav.

*Artikkel 9***Minsteutstyrslist**

Minsteutstyrslist (MEL – minimum equipment list) godkjent før denne forordning får anvendelse av operatørens hjemstat eller registreringsstaten, etter hva som er relevant, skal anses å være godkjent i samsvar med denne forordning, og kan fortsatt brukes av den operatøren som har fått godkjenningen.

Etter at denne forordning får anvendelse, skal enhver endring i MEL utføres i samsvar med ORO.MLR.105 i vedlegg III.

*Artikkel 10***Ikrafttredelse**

- 1. Denne forordning trer i kraft den tredje dag etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Den får anvendelse fra 28. oktober 2012.

- 2. Som unntak fra nr. 1 annet ledd kan medlemsstatene beslutte ikke å anvende bestemmelsene i vedlegg I–V før 28. oktober 2014.

Dersom en medlemsstat gjør bruk av denne muligheten, skal den underrette Kommisjonen og Byrået. Denne underretningen skal angi årsakene til dette unntaket og dets varighet samt programmet for gjennomføring med planlagte tiltak og tilhørende tidsplan.

For Kommisjonen

José Manuel BARROSO

President

VEDLEGG I

Definisjoner av termer som brukes i vedlegg II–V

I denne forordning menes med:

- 1) «tilgjengelig akselerasjon-stopp-distanse» (ASDA – accelerate-stop distance available) lengden av tilgjengelig startrullebane pluss lengden av stoppbanen, dersom en slik stoppbane er erklært tilgjengelig av staten der flyplassen ligger, og er i stand til å bære flyets vekt under de rådende driftsforhold,
- 2) «akseptable samsvarskriterier» (AMC – acceptable means of compliance) ikke-bindende standarder vedtatt av Byrået for å illustrere kriterier for å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler,
- 3) «sjekkliste for mottak» et dokument som brukes som hjelp til å kontrollere utseendet utvendig på forsendelser av farlig gods og tilhørende dokumenter for å fastslå at alle relevante krav er oppfylt,
- 4) «egnet flyplass» en flyplass der luftfartøyet kan brukes med hensyn til gjeldende ytelseskrav og rullebaneegenskaper,
- 5) med hensyn til klassifisering av passasjerer:
 - a) «voksen» en person på tolv år og oppover,
 - b) «barn» personer på to år og oppover, men under tolv år,
 - c) «spedbarn» en person under to år,
- 6) «fly» et motordrevet luftfartøy, tyngre enn luft, med faste vinger, som under flyging bæres oppe av luftens dynamiske reaksjon mot vingene,
- 7) «assistert flyging med nattnattsynsystem (NVIS – night vision imaging system)» for NVIS-operasjoner: den delen av en flyging etter visuelflygeregler (VFR) som utføres om natten når et besetningsmedlem bruker nattnattsynbriller (NVG – night vision goggles),
- 8) «luftfartøy» en maskin som kan bæres oppe i atmosfæren av andre reaksjoner i luften enn luftens reaksjoner mot jordoverflaten,
- 9) «alternative samsvarskriterier» kriterier som foreslår et alternativ til et eksisterende akseptabelt samsvarskriterium, eller kriterier som foreslår nye kriterier for å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler som Byrået ikke har vedtatt noe tilknyttet AMC for,
- 10) «anti-ising», når det gjelder prosedyrer på bakken, en prosedyre som motvirker dannelse av rim eller is og opphopping av snø på behandlede overflater av luftfartøyet i et begrenset tidsrom (virketid),
- 11) «kabinbesetningsmedlem» et besetningsmedlem med nødvendige kvalifikasjoner som ikke er medlem av flygebesetningen eller den tekniske besetningen, og som en operatør har utpekt til å utføre oppgaver knyttet til passasjer- og flysikkerheten under flyging,
- 12) «kategori I-innflyging (CAT I)» presisjonsinstrumentinnflyging og landing ved hjelp av et instrumentlandingsystem (ILS), mikrobølgetlandingssystem (MLS), GLS-landingsystem (bakkebasert utvidet globalt satellittnavigasjonssystem (GNSS/GBAS)), presisjonsinnflygingsradar (PAR) eller GNSS som bruker et satellittbasert forsterkningssystem (SBAS) med en beslutningshøyde (DH) på minst 200 fot, og med en rullebanesikt (RVR) på minst 550 m for fly og 500 m for helikoptre,
- 13) «kategori II-innflyging (CAT II)» presisjonsinstrumentinnflyging og -landing ved hjelp av ILS eller MLS med:
 - a) DH på under 200 fot, men ikke under 100 fot, og
 - b) RVR på minst 300 meter,

- 14) «kategori IIIA-innflyging (CAT IIIA)» presisjonsinstrumentinnflyging og -landing ved hjelp av ILS eller MLS med:
 - a) DH på under 100 fot, og
 - b) RVR på minst 200 meter,
- 15) «kategori IIIB-innflyging (CAT IIIB)» presisjonsinstrumentinnflyging og -landing ved hjelp av ILS eller MLS med:
 - a) DH på under 100 fot, eller ingen DH, og
 - b) RVR på under 200 meter, men ikke under 75 meter,
- 16) «kategori A med hensyn til helikoptre» et flermotors helikopter konstruert med motor- og systemisolasjonsfunksjoner angitt i de gjeldende luftdyktighetsreglene og som kan brukes i operasjoner med start- og landingsdata fastsatt med utgangspunkt i svikt i en kritisk motor, og som sikrer tilstrekkelig overflate og ytelse til fortsatt sikker flyging eller sikker avbrutt start i tilfelle motorsvikt,
- 17) «kategori B med hensyn til helikoptre» et enmotors eller flermotors helikopter som ikke oppfyller kravene til kategori A. Kategori B-helikoptre har ingen garantert evne til å fortsette sikker flyging i tilfelle motorsvikt, og uforutsett landing antas,
- 18) «sertifiseringsspesifikasjoner» (CS – certification specifications) tekniske standarder vedtatt av Byrådet som angir metoder for å påvise samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, og som en organisasjon kan bruke til sertifisering,
- 19) «sirkling» den visuelle fasen av en instrumentinnflyging som bringer luftfartøyet i posisjon for landing på en rullebane/FATO som ligger slik til at den ikke egner seg for direkte innflyging,
- 20) «hinderfritt stigeområde» et definert rektangulært område på bakken eller på vann som er under vedkommende myndighets kontroll, valgt eller tilrettelagt som et egnet område over hvilket et fly kan foreta en del av sin begynnende stigning til en angitt høyde,
- 21) «skyhøyde» høyden til undersiden av det laveste observerte eller meldte skyelementet i nærheten av flyplassen eller operasjonsstedet, eller innenfor et angitt operasjonsområde, vanligvis målt over flyplassens høyde eller, for offshoreoperasjoner, over havoverflaten,
- 22) «felles rutenummer» en avtale der en operatør setter sin operatørkode på en flyging som utføres av en annen operatør, og selger og utsteder billetter til denne flygingen,
- 23) «tettbygd område» i forbindelse med en by eller bebyggelse, et område som hovedsakelig brukes til bolig-, forretnings- eller rekreasjonsformål,
- 24) «forurenset rullebane» en rullebane der mer enn 25 % av rullebanens overflate innenfor den påkrevde lengden og bredden som brukes, er dekket av følgende:
 - a) overflatevann av mer enn 3 mm (0,125 tommers) dybde, eller snøslaps eller løssnø, som tilsvarer mer enn 3 mm (0,125 tommer) vann,
 - b) snø som er blitt sammenpresset til en fast masse som motstår ytterligere sammenpressing og vil holde seg sammen eller brette opp i klumper dersom den tas opp (sammenpresset snø), eller
 - c) is, herunder våt is,
- 25) «drivstoff til uforutsett bruk» drivstoff som kreves for å kompensere for uforutsette faktorer som kan påvirke drivstoffbruket til bestemmelsesflyplassen,
- 26) «siste innflygingsfase med kontinuerlig nedstigning (CDFA – continuous descent final approach)» en teknikk, i samsvar med prosedyrer for stabilisert innflyging, for flyging av den siste fasen av en ikke-presisjonsinstrumentinnflyging som en kontinuerlig nedstigning, uten utføring, fra en høyde som tilsvarer eller er over posisjonen for endelig innflyging til et punkt omtrent 15 m (50 fot) over rullebaneterskelen eller punktet der utføringen skal begynne for den gjeldende luftfartøytypen,

- 27) «omregnet meteorologisk sikt (CMV – converted meteorological visibility)» en verdi som tilsvarer RVR, og som er utledet fra den rapporterte meteorologiske sikten,
- 28) «besetningsmedlem» en person som er utpekt av en operatør til å utføre oppgaver om bord på et luftfartøy,
- 29) «kritiske faser av en flyging» for fly: startrollebane, startstigebane, siste innflygingsfase, avbrutt innflyging, landing, herunder utrulling, og eventuelle andre faser av flygingen etter fartøysjefens skjønn,
- 30) «kritiske faser av en flyging» for helikopter: taksing, hovring, start, siste innflygingsfase, avbrutt innflyging, landing og eventuelle andre faser av flygingen etter fartøysjefens skjønn,
- 31) «fuktig rollebane» en rollebane der overflaten ikke er tørr, men der fuktigheten på den ikke gjør den blank,
- 32) «farlig gods» (DG – dangerous goods) gjenstander eller stoffer som kan utgjøre en fare for helse, sikkerhet, eiendom eller miljø, og som er oppført i listen over farlig gods i de tekniske forskriftene eller klassifisert i samsvar med nevnte forskrifter,
- 33) «ulykke med farlig gods» en hendelse i forbindelse med og knyttet til lufttransport av farlig gods som fører til dødsfall eller alvorlig personskade eller omfattende skade på eiendom,
- 34) «hendelse med farlig gods»
- a) en annen hendelse enn ulykke med farlig gods, i tilknytning til og i sammenheng med lufttransport av farlig gods, som ikke nødvendigvis oppstår om bord i et luftfartøy, og som fører til personskade, skade på eiendom, brann, ødeleggelse, spill, lekkasje av væske eller stråling, eller andre tegn på at emballasje ikke er intakt,
 - b) enhver hendelse knyttet til transport av farlig gods som bringer et luftfartøy eller dem som er om bord, i alvorlig fare,
- 35) «avising» når det gjelder prosedyrer på bakken, en prosedyre der rim, is, snø eller snøslaps fjernes fra et luftfartøy for å få rene overflater,
- 36) «definert punkt etter start (DPATO – defined point after take-off)» det punktet i fasen for start og begynnende stigning før helikopterets evne til å fortsette flygingen sikkert, med den kritiske motoren ute av drift, ikke er sikret og en nødlanding kan være påkrevd,
- 37) «definert punkt før landing (DPBL – defined point before landing)» det punktet i fasen for innflyging og landing etter hvilket helikopterets evne til å fortsette flygingen sikkert med den kritiske motoren ute av drift, ikke er sikret og en nødlanding kan være påkrevd,
- 38) «distanse DR» den horisontale distansen som helikopteret har tilbakelagt fra slutten av tilgjengelig startdistanse,
- 39) «avtale om leie av luftfartøy uten besetning» en avtale mellom foretak som fastsetter at luftfartøyet flys i henhold til leiers godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC),
- 40) «tørr driftsmasse» den samlede massen av et luftfartøy som er klart for en bestemt type operasjon, ikke medregnet nyttbart drivstoff og nyttelast,
- 41) «tørr rollebane» en rollebane som verken er våt eller forurenset; dette omfatter de rollebaner med fast dekke som er særlig preparert med riller eller porøst dekke og vedlikeholdt for å kunne opprettholde bremseeffekt «som for tørr rollebane» selv når det er fuktighet til stede,
- 42) «hevet område for siste innflygingsfase og start (hevet FATO)» et FATO som befinner seg minst tre meter over omliggende overflate,
- 43) «alternativ flyplass på ruten» en egnet flyplass på ruten som kan være påkrevd under planleggingen,
- 44) «siktforbedringssystem (EVS – enhanced vision system)» et system for elektronisk visning av omgivelsene i sanntid ved bruk av bildesensorer,

- 45) «område for siste innflygingsfase og start (FATO)» et definert område for helikopteroperasjoner over hvilket den siste fasen av innflygingsmanøveren for å hovre eller lande fullføres, og som startmanøveren påbegynnes fra. For helikoptre i ytelsesklasse 1 omfatter det definerte området det tilgjengelige området for avbrutt start,
- 46) «overvåking av flygedata» (FDM – flight data monitoring) proaktiv bruk av digitale flygedata fra rutineoperasjoner for å bedre flysikkerheten uten sanksjoner,
- 47) «opplæringsinnretning for flysimulering» (FSTD – flight simulation training device) en opplæringsinnretning som er:
- a) for fly: flysimulator (FFS – full flight simulator), flygeopplæringsinnretning (FTD), opplæringsinnretning for flyge- og flysikringsprosedyrer (FNPT) eller en innretning for grunnleggende instrumentopplæring (BITD),
 - b) for helikoptre: flysimulator (FFS), flygeopplæringsinnretning (FTD) eller en opplæringsinnretning for flyge- og flysikringsprosedyrer (FNPT),
- 48) «ERA-flyplass for drivstoff» en ERA-flyplass som er valgt for det formål å redusere drivstoff til uforutsett bruk,
- 49) «GBAS-landingsystem (GLS)» et innflygingslandingsystem som bruker GNSS/GBAS-informasjon (bakkebasert utvidet globalt satellittnavigasjonssystem) for å veilede luftfartøyet ut fra dets laterale og vertikale GNSS-posisjon. For siste fase av innflygingen benyttes geometrisk høydereferanse,
- 50) «nødtjenestepersonell på bakken» alt nødtjenestepersonell på bakken (for eksempel politi, brannmenn osv.) som er involvert i ambulanseflyging med helikopter (HEMS), og som utfører oppgaver i tilknytning til helikopteroperasjoner,
- 51) «flygeforbud» formelt forbud for et luftfartøy mot å starte, der det treffes nødvendige tiltak for å holde det tilbake,
- 52) «frontruteprojeksjon» (HUD – head-up display) et visningssystem som viser flygedataene i flygerens utvendige synsfelt forover, og som ikke begrenser sikten i betydelig grad,
- 53) «landingsystem med frontruteprojeksjon» (HUDLS – head-up guidance landing system) det samlede luftbårne systemet som gir flygeren veiledning på frontruten under innflyging, landing og/eller avbrutt innflyging. Det omfatter alle sensorer, datamaskiner, strømforsyninger, indikatorer og betjeningsinnretninger,
- 54) «helikopter» et luftfartøy som er tyngre enn luft, og som under flyging hovedsakelig bæres oppe av luftens virkning på én eller flere motordrevne rotoror på i hovedsak vertikale akser,
- 55) «HHO-besetningsmedlem» (helicopter hoist operation (HHO) crew member) et teknisk besetningsmedlem som utfører tildelte oppgaver i tilknytning til heiseoperasjoner,
- 56) «helikopterdekk» et FATO som er plassert på en flytende eller fast offshorekonstruksjon,
- 57) «HEMS-besetningsmedlem» et teknisk besetningsmedlem som er utpekt til en HEMS-flyging for å ta seg av en person med behov for legehjelp som transporteres i helikopteret, og for å bistå flygeren under oppdraget,
- 58) «HEMS-flyging» en flyging med et helikopter i henhold til en HEMS-godkjenning, hvis formål er å forenkle legehjelp i en nødssituasjon der umiddelbar og hurtig transport er avgjørende, ved å transportere
- a) medisinsk personell,
 - b) medisinsk utstyr (utstyr, blod, organer, legemidler) eller
 - c) syke eller skadde personer eller andre personer som er direkte berørt,
- 59) «HEMS-operasjonsbase» en flyplass der HEMS-besetningsmedlemmer og HEMS-helikopteret kan være i beredskap for HEMS-operasjoner,
- 60) «HEMS-operasjonssted» et sted som er valgt av fartøysjefen under en HEMS-flyging til heiseoperasjoner med helikopter samt landing og start av helikopteret,

- 61) «HHO-flyging» en flyging med et helikopter i henhold til en HHO-godkjenning hvis formål er å forenkle befordring av personer og/eller last ved hjelp av en helikopterheis,
- 62) «HHO offshore» en flyging med et helikopter i henhold til en HHO-godkjenning hvis formål er å forenkle befordring av personer og/eller last ved hjelp av en helikopterheis fra eller til et fartøy eller en konstruksjon i et havområde eller til selve havet,
- 63) «HHO-passasjer» en person som befordres ved hjelp av en helikopterheis,
- 64) «HHO-sted» et angitt område der et helikopter utfører befordring med heiseinnretning,
- 65) «virketid» (HoT – hold-over time) den tiden det er beregnet at avisingsvæsken vil hindre at det danner seg is og rim og opphoping av snø på de beskyttede (behandlede) overflatene på et fly,
- 66) «ugjestmildt miljø»
- a) et miljø der:
 - i) en sikker nødlanding ikke kan gjennomføres fordi overflaten er uegnet,
 - ii) de som er om bord i helikopteret, ikke kan beskyttes tilstrekkelig mot vær og vind,
 - iii) lete- og redningstjenester/-muligheter ikke er forenlig med den forventede risikoen, eller
 - iv) det foreligger en uakseptabel risiko for å sette personer eller eiendom på bakken i fare,
 - b) i alle tilfeller følgende områder:
 - i) for flyginger over vann, de åpne havområdene nord for 45N og sør for 45S utpekt av den berørte stats myndighet,
 - ii) de delene av et tettbygd område som er uten tilstrekkelige områder for sikker nødlanding,
- 67) «beslutningspunkt for landing» (LDP – landing decision point) det punktet, som brukes ved bestemmelse av landingsytelse, som landingen kan fortsette sikkert fra, eller som en avbrutt landing kan innledes fra, dersom det er konstatert motorsvikt på dette punktet,
- 68) «tilgjengelig landingsdistanse» den lengden av rullebanen som er erklært tilgjengelig av staten der flyplassen ligger, og som er egnet til utrulling for et fly som lander,
- 69) «landfly» et luftfartøy med faste vinger som er konstruert for start og landing på land; dette omfatter amfibiefly som betjenes som landfly,
- 70) «lokal helikopterflyging» kommersiell lufttransport med helikoptre med største sertifiserte startmasse (MCTOM) på over 3 175 kg og største godkjente passasjersestetkapasitet (MOPSC) på høyst 9, langs ruter der det kan navigeres etter visuelle landemerker, utført innenfor et lokalt og definert geografisk område som er angitt i driftshåndboken,
- 71) «prosedyrer ved dårlig sikt» (LVP – low visibility procedures) prosedyrer som anvendes på en flyplass for å ivareta sikre operasjoner ved innflyginger i dårlig sikt etter lavere standardvilkår enn kategori I, etter andre standardvilkår enn kategori II, etter kategori II og III og ved start i dårlig sikt,
- 72) «start i dårlig sikt» (LVTO – low visibility take-off) start med en RVR på under 400 meter, men ikke under 75 meter,
- 73) «operasjon etter lavere standardvilkår enn kategori I» (LTS CAT I lower than standard category I) en kategori I-instrumentinnflyging og -landing med bruk av kategori I-DH, med lavere RVR enn det som normalt forbindes med gjeldende DH, men ikke lavere enn 400 m,
- 74) «største godkjente passasjersestetkapasitet» (MOPSC – maximum operational passenger seating configuration) den største passasjersestetkapasiteten til ett enkelt luftfartøy, unntatt seter til besetningen, som er fastsatt for driftsformål og angitt i driftshåndboken. Ved å ta utgangspunkt i største passasjersestetkapasitet som er fastsatt under sertifiseringen gjennomført for typesertifikatet (TC), det supplerende typesertifikatet (STC) eller endring til TC eller STC etter hva som er relevant for det enkelte luftfartøyet, kan det ved MOPSC fastsettes et likt eller et lavere antall seter, avhengig av de driftsmessige begrensningene,

- 75) «passasjer med medisinsk kompetanse» en person med medisinsk kompetanse som er om bord i et helikopter under en HEMS-flyging, herunder, men ikke begrenset til, leger, sykepleiere og paramedisinsk personell,
- 76) «natt» tidsrommet mellom slutten av kveldens alminnelige tussemørke og til morgenens alminnelige tussemørke begynner, eller et annet slikt tidsrom mellom solnedgang og soloppgang som fastsatt av vedkommende myndighet, som definert av medlemsstaten,
- 77) «nattsynbriller» (NVG) et hodemontert, lysforsterkende kikkertapparat som forbedrer evnen til å opprettholde visuelle overflaterreferanser om natten,
- 78) «nattsynsystem» (NVIS) integrering av alle elementer som kreves for riktig og sikker bruk av nattsynbriller ved helikopterflyging. Systemet skal minst inneholde: NVG, NVIS-lys, helikopterdelar, opplæring og fortsatt luftdyktighet,
- 79) «gjestmildt miljø» et miljø der:
- a) en sikker nødlanding kan gjennomføres,
 - b) de som er om bord i helikopteret, kan beskyttes mot vær og vind, og
 - c) lete- og redningstjenester/-muligheter er forenlig med den forventede risikoen.
- I alle tilfeller skal de delene av et tettbygd område med tilstrekkelige områder for sikker nødlanding, anses som gjestmilde,
- 80) «ikke-presisjonsinnflyging» (NPA – non-precision approach) en instrumentinnflyging med en laveste nedstigningshøyde (MDH), eller DH når det flys med CDFA-teknikk, på minst 250 fot, og RVR/CMV på minst 750 meter for fly og 600 meter for helikopter,
- 81) «NVIS-besetningsmedlem» et teknisk besetningsmedlem utpekt til en NVIS-flyging,
- 82) «NVIS-flyging» en flyging under visuelle værforhold (VMC) om natten, der flygebesetningen bruker NVG i et helikopter som flys i henhold til NVIS-godkjenning,
- 83) «offshoreoperasjoner» operasjoner der en betydelig del av flygingen rutinemessig foregår over havområder til eller fra steder offshore,
- 84) «operasjonssted» et sted, bortsett fra en flyplass, som er valgt av operatøren eller fartøysjefen til landing, start og/eller eksterne lasteoperasjoner,
- 85) «operasjon i ytelsesklasse 1» en operasjon der helikopteret ved svikt i den kritiske motoren er i stand til å lande innenfor den tilgjengelige distansen for avbrutt start eller på sikker måte kan fortsette flygingen til et egnet landingsområde, avhengig av når svikten skjer,
- 86) «operasjon i ytelsesklasse 2» en operasjon der ytelsen ved svikt i den kritiske motoren er slik at helikopteret er i stand til å fortsette flygingen på sikker måte, bortsett fra når svikten skjer tidlig under startmanøveren eller sent i landingsmanøveren; i slike tilfeller kan det være nødvendig med en nødlanding,
- 87) «operasjon i ytelsesklasse 3» en operasjon der det ved motorsvikt når som helst under flyging kan være nødvendig med en nødlanding for et flermotors helikopter og vil være nødvendig med en nødlanding for et enmotors helikopter,
- 88) «operasjonell kontroll» ansvar for igangsetting, fortsettelse, avslutning eller omlegging av en flyging av hensyn til sikkerheten,
- 89) «operasjon etter andre standardvilkår enn kategori II» (OTS CAT II – other than standard category II operation) en presisjonsinstrumentinnflyging og -landing med bruk av ILS eller MLS der noen eller alle elementene i lyssystemet for kategori II-presisjonsinnflyging ikke er tilgjengelige, og med:
- a) DH på under 200 fot, men ikke under 100 fot, og
 - b) RVR på minst 350 meter,

- 90) «fly i ytelsesklasse A» flermotors turbopropelldrevne fly med MOPSC på over 9 eller største tillatte startmasse på over 5 700 kg, og alle flermotors turbojetfly,
- 91) «fly i ytelsesklasse B» propelldrevne fly med MOPSC på høyst 9 og største tillatte startmasse på høyst 5 700 kg,
- 92) «fly i ytelsesklasse C» fly drevet av stempelmotorer og med MOPSC på over 9 eller største tillatte startmasse på over 5 700 kg,
- 93) «fartøysjef» flygeren som er oppnevnt som befalhavende og med ansvar for sikkerheten under flygingen. Uttrykket «fartøysjef» skal også brukes i forbindelse med kommersiell lufttransport,
- 94) «hovedforetak» organisasjonens hovedkontor eller forretningskontor der de viktigste økonomiske funksjonene og den operasjonelle kontrollen med virksomheten nevnt i denne forordning, utøves,
- 95) «prioritering av inspeksjoner på bakken» øremerking av en passende andel av det samlede antall inspeksjoner på bakken som foretas av eller på vegne av en vedkommende myndighet hvert år, som fastsatt i del-ARO,
- 96) «sted i offentlighetens interesse» (PIS – public interest site) et sted som brukes utelukkende til operasjoner i offentlighetens interesse,
- 97) «inspeksjon på bakken» inspeksjon av luftfartøy, av flygebesetningens og kabinbesetningens kvalifikasjoner og av flygedokumentasjon for å kunne bekrefte oppfyllelse av gjeldende krav,
- 98) «utbedringsintervall» en begrensning av operasjonenes varighet med utstyr som er ute av drift,
- 99) «tilgjengelig distanse for avbrutt start» (RTODAH – rejected take-off distance available) lengden på den siste innflygingsfasen og startområdet som er erklært tilgjengelig og egnet til avslutning av en avbrutt helikopterstart i ytelsesklasse 1,
- 100) «påkrevd distanse for avbrutt start» (RTODRH – rejected take-off distance required) den horisontale distansen som kreves fra begynnelsen av starten til det punktet der helikopteret kommer til full stopp etter en motorsvikt og avbrytelse av start ved beslutningspunktet,
- 101) «rullebanesikt» (RVR – runway visual range) den distansen der flygeren på et luftfartøy på rullebanens midtlinje kan se overflatemarkeringene på rullebanen eller lysene som avmerker rullebanen eller dens midtlinje,
- 102) «sikker nødlanding» en uunngåelig landing eller nødlanding på vann med en rimelig forventning om at personer i luftfartøyet eller på overflaten ikke blir skadet,
- 103) «sjøfly» et luftfartøy med faste vinger som er konstruert for start og landing på vann; dette omfatter amfibiefly som brukes som sjøfly,
- 104) «atskilte rullebaner» rullebaner på samme flyplass som utgjør atskilte landingsområder. Disse rullebanene kan overlape eller krysse hverandre på en slik måte at dersom en av rullebanene blokkeres, hindrer ikke det planlagte operasjoner på den andre rullebanen. Hver rullebane skal ha en egen prosedyre for innflyging som bygger på et atskilt navigasjonshjelpemiddel,
- 105) «spesiell VFR-flyging» en VFR-flyging som har fått klarering fra flygekontrollen til flyging innenfor en kontrollzone ved meteorologiske forhold som er dårligere enn værforhold for visuell flyging,
- 106) «stabilisert innflyging» (SAP – stabilised approach) en innflyging som foretas på en kontrollert og hensiktsmessig måte med hensyn til konfigurasjon, energi og kontroll av flygeveien fra et forhåndsfastsatt punkt eller høyde ned til et punkt 50 fot over terskelen eller det punktet der utflatingen begynner, dersom det er høyere,
- 107) «alternativ startflyplass» en alternativ flyplass der et luftfartøy kan lande dersom dette skulle bli nødvendig kort tid etter start og det ikke er mulig å benytte avgangsflyplassen,
- 108) «beslutningspunkt for start» (TDP – take-off decision point) det punktet som brukes ved bestemmelse av startytelse, som enten en avbrutt start kan foretas fra, eller en start sikkert kan fortsette fra, dersom det er konstatert motorsvikt på dette punktet,
- 109) «tilgjengelig startdistanse» (TODA – take-off distance available) for fly: lengden av tilgjengelig startrullebane pluss lengden av tilgjengelig hinderfritt stigeområde,

- 110) «tilgjengelig startdistanse» (TODAH – take-off distance available) for helikoptre: lengden av området for siste innflygingsfase og start pluss lengden av eventuelt hinderfritt stigeområde som er erklært tilgjengelig og egnet for helikoptre for å gjennomføre en start,
- 111) «påkrevd startdistanse» (TODRH – take-off distance required) for helikoptre: den horisontale distansen som kreves fra begynnelsen av starten til det punktet der sikkerhetshastigheten for start (V_{TOSS}), en valgt høyde og en positiv stigegradient er nådd, etter at svikt i kritisk motor er konstatert ved TDP, med de resterende motorene i drift innenfor godkjente driftsgrenser,
- 112) «startstigebane» den vertikale og horisontale banen med den kritiske motoren ute av drift, fra et angitt punkt i starten for fly til 1500 fot over jordoverflaten, og for helikoptre til 1000 fot over jordoverflaten,
- 113) «startmasse» massen, medregnet alt og alle som transporteres ved begynnelsen av starten for helikoptre, og ved begynnelsen av startrullebanen for fly,
- 114) «tilgjengelig startrullebane (TORA)» den lengden av rullebanen som er erklært tilgjengelig av staten der flyplassen ligger, og som er egnet til utrulling for et fly som starter,
- 115) «teknisk besetningsmedlem» et besetningsmedlem i HEMS-, HHO- eller NVIS-operasjoner i kommersiell lufttransport som ikke er medlem av flygebesetningen eller kabinbesetningen, og som av luftfartøyoperatøren er tildelt oppgaver i luftfartøyet eller på bakken med sikte på å bistå flygeren under HEMS-, HHO- eller NVIS-operasjoner, noe som kan kreve betjening av spesialutstyr om bord,
- 116) «tekniske forskrifter» seneste gyldige utgave av de tekniske retningslinjene for sikker transport av farlig gods med luftfartøy, herunder tillegget og eventuelle tilføyelser, som er godkjent og offentliggjort av Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart,
- 117) «nyttelast» samlet masse av passasjerer, bagasje, last og spesialutstyr om bord, herunder eventuell ballast,
- 118) «NVIS-flyging uten hjelpemiddel» for NVIS-operasjoner, den delen av en VFR-flyging som utføres om natten når et besetningsmedlem ikke bruker NVG,
- 119) «foretak» enhver fysisk eller juridisk person, uansett om den har et økonomisk formål eller ikke, eller ethvert offentlig organ, uansett om det har selvstendig rettsevne eller ikke,
- 120) « V_1 » høyeste hastighet under start der flygeren må foreta den første handlingen for å stoppe flyet innenfor akselerasjon-stopp-distansen. Med V_1 menes også den laveste hastigheten under start etter svikt i den kritiske motoren ved V_{EF} , der flygeren kan fortsette starten og nå påkrevd høyde over startnivået innenfor startdistansen,
- 121) « V_{EF} » hastigheten der svikt i den kritiske motoren antas å skje under start,
- 122) «visuell innflyging» en innflyging der hele eller deler av en instrumentinnflygingsprosedyre ikke blir fullført, og innflygingen utføres med visuell referanse til terrenget,
- 123) «avtale om leie av luftfartøy med besetning» en avtale mellom luftfartsselskaper som fastsetter at luftfartøyet flys i henhold til utleiers AOC,
- 124) «våt rullebane» en rullebane hvis overflate er dekket med vann eller tilsvarende, men i mindre mengder enn angitt i definisjonen for «forurenset rullebane», eller dersom det er tilstrekkelig med fuktighet på rullebanedekket til at det blir speilende, men uten nevneverdige områder med stillestående vann.

VEDLEGG II

MYNDIGHETSKRAV TIL LUFTFARTSOPERASJONER

[DEL-ARO]

ARO.GEN.005 Virkeområde

I dette vedlegg fastsettes krav til administrasjons- og styringssystemer som skal oppfylles av Byrådet og medlemsstatene for gjennomføring og håndheving av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler for sivile luftfartsoperasjoner.

KAPITTEL GEN

GENERELLE KRAV

AVSNITT I

Generelt

ARO.GEN.115 Tilsynsdokumentasjon

Vedkommende myndighet skal framlegge alle regelverksakter, standarder, regler, tekniske publikasjoner og tilhørende dokumenter for relevant personell, slik at de skal kunne utføre sine oppgaver og ivareta sitt ansvar.

ARO.GEN.120 Samsvarskriterier

- a) Byrådet skal utarbeide akseptable samsvarskriterier (AMC) som kan brukes til å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler. Dersom de akseptable samsvarskriteriene overholdes, er de tilhørende kravene i gjennomføringsreglene oppfylt.
- b) Det kan brukes alternative samsvarskriterier for å oppnå samsvar med gjennomføringsreglene.
- c) Vedkommende myndighet skal opprette en ordning for på en ensartet måte å kunne vurdere om alle alternative samsvarskriterier som brukes av den selv eller av organisasjoner og personer under dens tilsyn, gjør det mulig å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.
- d) Vedkommende myndighet skal evaluere alle alternative samsvarskriterier som er foreslått av en organisasjon i samsvar med ORO.GEN.120 b), ved å analysere den framlagte dokumentasjonen og, dersom det anses som nødvendig, foreta en inspeksjon av organisasjonen.

Dersom vedkommende myndighet fastslår at alternative samsvarskriterier er i samsvar med gjennomføringsreglene, skal den uten unødig opphold:

- 1) underrette søkeren om at alternative samsvarskriterier kan bli gjennomført, og eventuelt endre søkerens godkjenning eller sertifikat i tråd med dette, og
 - 2) underrette Byrådet om innholdet i dem, herunder kopier av all relevant dokumentasjon,
 - 3) underrette de andre medlemsstatene om alternative samsvarskriterier som er godkjent.
- e) Dersom vedkommende myndighet selv bruker alternative samsvarskriterier for å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, skal den:
- 1) gjøre dem tilgjengelige for alle organisasjoner og personer under dens tilsyn, og
 - 2) uten unødig opphold underrette Byrådet.

Vedkommende myndighet skal gi Byrådet en fullstendig beskrivelse av de alternative samsvarskriteriene, herunder eventuelle revisjoner av prosedyrer som kan være relevante, samt en vurdering som dokumenterer at gjennomføringsreglene er oppfylt.

ARO.GEN.125 Opplysninger til Byrådet

- a) Vedkommende myndighet skal uten unødig opphold underrette Byrådet dersom det oppstår betydelige problemer med gjennomføringen av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

- b) Vedkommende myndighet skal gi Byrådet alle opplysninger som er vesentlige for sikkerheten fra de hendelsesrapportene den har mottatt.

ARO.GEN.135 Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem

- a) Med forbehold for europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF⁽¹⁾ skal vedkommende myndighet innføre en ordning for hensiktsmessig innsamling, analyse og spredning av sikkerhetsinformasjon.
- b) Byrådet skal innføre en ordning som på hensiktsmessig måte analyserer all relevant sikkerhetsinformasjon som er mottatt, og skal uten unødig opphold gi medlemsstatene og Kommisjonen alle opplysninger, herunder anbefalinger eller korrigerende tiltak som skal treffes, som er nødvendige for at de i god tid skal kunne utbedre et sikkerhetsproblem som involverer produkter, deler, innretninger, personer eller organisasjoner som omfattes av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.
- c) Ved mottak av opplysningene nevnt i bokstav a) og b) skal vedkommende myndighet treffe tilstrekkelige tiltak til å utbedre sikkerhetsproblemet.
- d) Tiltakene truffet i henhold til bokstav c) skal umiddelbart meddeles alle personer eller organisasjoner som må overholde disse i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler. Vedkommende myndighet skal også underrette Byrådet om disse tiltakene og, dersom det er nødvendig med kombinerte tiltak, de andre berørte medlemsstatene.

AVSNITT II

Ledelse

ARO.GEN.200 Ledelsessystem

- a) Vedkommende myndighet skal utarbeide og opprettholde et ledelsessystem som minst omfatter følgende:
- 1) dokumenterte retningslinjer og prosedyrer for å beskrive dets organisering, kriterier og metoder for å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler. Prosedyrene skal ajourføres og fungere som grunnleggende arbeidsdokumenter for alle tilhørende oppgaver innenfor vedkommende myndighet,
 - 2) et tilstrekkelig antall medarbeidere til å utføre myndighetens oppgaver og ivareta dens ansvar. Dette personellet skal være kvalifisert til å utføre sine tildelte oppgaver og ha nødvendig kunnskap, erfaring, grunnopplæring og periodisk opplæring til å sikre fortsatt kompetanse. Det skal finnes et system for planlegging av tilgjengelighet av personell, for å kunne sikre riktig gjennomføring av alle oppgaver,
 - 3) nødvendige anlegg og kontorlokaler til å utføre de tildelte oppgavene,
 - 4) en funksjon for å kontrollere at ledelsessystemet oppfyller de relevante kravene, og at prosedyrene er tilstrekkelige, herunder at det utarbeides en intern tilsynsprosess og en prosess for håndtering av sikkerhetsrisikoer. Samsvarskontrollen skal innbefatte et system for tilbakemelding av resultatene fra tilsynet til den øverste ledelsen hos vedkommende myndighet for å sikre gjennomføring av eventuelle korrigerende tiltak, og
 - 5) en person eller gruppe av personer som i siste instans er ansvarlig overfor den øverste ledelsen hos vedkommende myndighet for funksjonen for samsvarskontroll.
- b) Vedkommende myndighet skal for hvert virksomhetsområde, herunder ledelsessystemet, utpeke én eller flere personer som har et overordnet ansvar for ledelsen av den eller de relevante oppgavene.
- c) Vedkommende myndighet skal utarbeide prosedyrer for deltaking i gjensidig utveksling av all nødvendig informasjon og assistanse med andre berørte vedkommende myndigheter, herunder alle avvik som er framkommet og oppfølgings tiltak som er truffet som følge av tilsyn med personer og organisasjoner som utøver virksomhet på en medlemsstats territorium, men som er sertifisert av vedkommende myndighet i en annen medlemsstat eller av Byrådet.
- d) En kopi av prosedyrene knyttet til styringssystemet og endringer av disse skal gjøres tilgjengelig for Byrådet med sikte på standardisering.

⁽¹⁾ EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23.

ARO.GEN.205 Tildeling av oppgaver til kvalifiserte enheter

a) Oppgaver knyttet til den første sertifisering eller løpende tilsyn med personer eller organisasjoner som er underlagt forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, skal tildeles av medlemsstatene bare til kvalifiserte enheter. Ved tildeling av oppgaver skal vedkommende myndighet sikre at den har:

- 1) innført et system som opprinnelig og kontinuerlig vurderer at den kvalifiserte enheten oppfyller kravene i vedlegg V til forordning (EF) nr. 216/2008.

Dette systemet og resultatene av vurderingene skal dokumenteres,

- 2) inngått en dokumentert avtale med den kvalifiserte enheten, godkjent av begge parter på relevant ledelsesnivå, som klart definerer:

- i) hvilke oppgaver som skal utføres,
- ii) hvilke erklæringer og rapporter samt hvilken dokumentasjon som skal framlegges,
- iii) hvilke tekniske krav som skal oppfylles ved utførelsen av slike oppgaver,
- iv) tilhørende dekning av erstatningsansvar, og
- v) vern av opplysningene som er innhentet ved utførelsen av slike oppgaver.

b) Vedkommende myndighet skal sikre at prosessen for interntilsyn og prosessen for håndtering av sikkerhetsrisiko som kreves i henhold til ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 4), omfatter alle oppgaver knyttet til sertifisering eller løpende tilsyn som utføres på dens vegne.

ARO.GEN.210 Endringer i ledelsessystemet

- a) Vedkommende myndighet skal ha et system for å identifisere endringer som påvirker dens evne til å utføre sine oppgaver og ivareta sitt ansvar, som definert i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler. Dette systemet skal gjøre myndigheten i stand til å treffe hensiktsmessige tiltak for å sikre at ledelsessystemet er tilstrekkelig og effektivt.
- b) Vedkommende myndighet skal ajourføre sitt ledelsessystem for å vise eventuelle endringer i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler i god tid, for å sikre effektiv gjennomføring.
- c) Vedkommende myndighet skal underrette Byrået om endringer som påvirker dens evne til å utføre sine oppgaver og ivareta sitt ansvar, som definert i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

ARO.GEN.220 Dokumentasjon

- a) Vedkommende myndighet skal opprette et system for oppbevaring av dokumentasjon som gir tilstrekkelig lagring, tilgjengelighet og pålitelig sporbarhet for:
 - 1) styringssystemets dokumenterte retningslinjer og prosedyrer,
 - 2) opplæring, kvalifikasjon og godkjenning av dens personell,
 - 3) tildeling av oppgaver som dekker elementene som kreves i ARO.GEN.205, samt nærmere opplysninger om tildelte oppgaver,
 - 4) sertifiseringsprosesser og løpende tilsyn med sertifiserte organisasjoner,
 - 5) nærmere opplysninger om opplæringskurs som sertifiserte organisasjoner tilbyr, og eventuelt dokumentasjon tilknyttet FSTD-er som er brukt til slik opplæring,
 - 6) tilsyn med personer og organisasjoner som utøver virksomhet innenfor medlemsstatens territorium, men som vedkommende myndighet i en annen medlemsstat eller Byrået fører tilsyn med og sertifiserer, etter avtale mellom disse myndighetene,
 - 7) evaluering og melding til Byrået om alternative samsvarskriterier foreslått av organisasjoner som er underlagt sertifisering, og vurderingen av alternative samsvarskriterier som brukes av vedkommende myndighet selv,
 - 8) avvik, korrigerende tiltak og dato for avslutning av tiltak,

- 9) hvilke håndhevingstiltak som er truffet,
 - 10) sikkerhetsinformasjon og oppfølgingstiltak, og
 - 11) bruk av unntakstiltak i samsvar med artikkel 14 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Vedkommende myndighet skal føre en liste over alle organisasjonssertifikater den har utstedt.
- c) Alle dokumenter skal oppbevares i minst det tidsrommet som er angitt i denne forordning. Dersom slik angivelse mangler, skal dokumentene oppbevares i minst fem år, med forbehold for gjeldende personvernlovgivning.

AVSNITT III

Tilsyn, sertifisering og håndheving

ARO.GEN.300 Tilsyn

- a) Vedkommende myndighet skal kontrollere:
- 1) samsvar med krav gjeldende krav til organisasjoner før utstedelse av et organisasjonssertifikat eller godkjenning, etter hva som er relevant,
 - 2) fortsatt samsvar med gjeldende krav til organisasjoner den har sertifisert,
 - 3) gjennomføring av hensiktsmessige sikkerhetstiltak pålagt av vedkommende myndighet som definert i ARO.GEN.135 bokstav c) og d).
- b) Denne kontrollen skal:
- 1) underbygges av dokumentasjon som er spesielt beregnet på å gi personell med ansvar for sikkerhetstilsyn veiledning om hvordan de skal utføre sine oppgaver,
 - 2) opplyse berørte personer og organisasjoner om resultatene av sikkerhetstilsynet,
 - 3) bygge på tilsyn og inspeksjoner, herunder inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner,
 - 4) gi vedkommende myndighet nødvendig dokumentasjon dersom det kreves ytterligere tiltak, herunder tiltak som omhandlet i ARO.GEN.350 og ARO.GEN.355.
- c) Omfanget av tilsyn definert i bokstav a) og b) skal ta hensyn til resultatene fra tidligere tilsynsvirksomhet og sikkerhetsprioriteringene.
- d) Med forbehold for medlemsstatenes myndighetsområder og deres forpliktelser som angitt i ARO.RAMP skal omfanget av tilsynet med virksomhet som utøves på en medlemsstats territorium av personer eller organisasjoner som er etablert eller bosatt i en annen medlemsstat, fastsettes på grunnlag av sikkerhetsprioriteringene og tidligere tilsynsvirksomhet.
- e) Dersom en persons eller organisasjons virksomhet omfatter mer enn én medlemsstat eller Byrået, kan vedkommende myndighet som er ansvarlig for tilsynet i henhold til bokstav a), avtale å la vedkommende myndighet(er) i den eller de medlemsstatene der aktiviteten finner sted, eller Byrået utføre tilsynsoppgavene. Enhver person eller organisasjon som er underlagt en slik avtale, skal underrettes om at den finnes, og om dens omfang.
- f) Vedkommende myndighet skal samle inn og behandle all informasjon som anses nyttig for tilsyn, herunder for inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner.

ARO.GEN.305 Tilsynsprogram

- a) Vedkommende myndighet skal opprette og vedlikeholde et tilsynsprogram som omfatter de tilsynsaktivitetene som kreves i henhold til ARO.GEN.300 og ARO.RAMP.
- b) For organisasjoner som er sertifisert av vedkommende myndighet, skal tilsynsprogrammet utarbeides slik at det tas hensyn til organisasjonens egenart, kompleksiteten i dens virksomhet og resultatene fra tidligere sertifiserings- og/eller tilsynsvirksomhet som kreves i henhold til ARO.GEN og ARO.RAMP, og skal bygge på vurdering av tilknyttede risikoer. Det skal i hver syklus for planlegging av tilsyn omfatte:
- 1) tilsyn og inspeksjoner, herunder inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner, etter hva som er relevant, og

- 2) møter mellom den ansvarlige lederen og vedkommende myndighet for å sikre at begge holdes underrettet om viktige forhold.
- c) For organisasjoner som er sertifisert av vedkommende myndighet, skal det anvendes en syklus for planlegging av tilsyn på høyst 24 måneder.

Syklusen for planlegging av tilsyn kan reduseres dersom det foreligger bevis for at organisasjonens sikkerhetsnivå er blitt dårligere.

Syklusen for planlegging av tilsyn kan forlenges til høyst 36 måneder dersom vedkommende myndighet har fastslått at i løpet av de foregående 24 månedene:

- 1) har organisasjonen dokumentert at den effektivt kan identifisere farer for flysikkerheten og håndtere risikoer i den forbindelse,
- 2) har organisasjonen i henhold til ORO.GEN.130 løpende dokumentert at den har full kontroll over alle endringer,
- 3) er det ikke konstatert noe avvik på nivå 1, og
- 4) er alle korrigerende tiltak gjennomført innen den fristen som er godkjent eller forlenget av vedkommende myndighet som definert i ARO.GEN.350 bokstav d) nr. 2).

Syklusen for planlegging av tilsyn kan forlenges ytterligere til høyst 48 måneder dersom organisasjonen i tillegg til ovenstående har innført et effektivt system for løpende rapportering til vedkommende myndighet om organisasjonens eget sikkerhetsnivå og overholdelse av regelverket, og vedkommende myndighet har godkjent dette.

- d) For personer som innehar en lisens, et sertifikat, en rettighet eller attest utstedt av vedkommende myndighet, skal tilsynsprogrammet omfatte inspeksjoner, herunder uanmeldte inspeksjoner, etter hva som er relevant.
- e) Tilsynsprogrammet skal inneholde opplysninger om datoer for når tilsyn, inspeksjoner og møter skal foregå, og for når slike tilsyn, inspeksjoner og møter har funnet sted.

ARO.GEN.310 Prosedyre for første sertifisering — organisasjoner

- a) Ved mottak av en søknad om første utstedelse av et sertifikat for en organisasjon skal vedkommende myndighet kontrollere at organisasjonen oppfyller gjeldende krav. Denne kontrollen kan ta hensyn til erklæringen nevnt i ORO.AOC.100 bokstav b).
- b) Når vedkommende myndighet finner det godtgjort at organisasjonen oppfyller gjeldende krav, skal den utstede sertifikatet/sertifikatene, som fastsatt i tillegg I og II. Sertifikatet/sertifikatene skal utstedes for et ubegrenset tidsrom. De særskilte rettighetene og omfanget av de aktivitetene som organisasjonen er godkjent til å utføre, skal være angitt i godkjenningsvilkårene som er vedlagt sertifikatet eller sertifikatene.
- c) For at en organisasjon skal kunne gjennomføre endringer uten forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet i samsvar med ORO.GEN.130, skal vedkommende myndighet godkjenne prosedyren framlagt av organisasjonen som definerer omfanget av slike endringer og beskriver hvordan slike endringer vil bli håndtert og meldt.

ARO.GEN.330 Endringer — organisasjoner

- a) Ved mottak av en søknad om en endring som krever forhåndsgodkjenning, skal vedkommende myndighet kontrollere at organisasjonen oppfyller gjeldende krav, før den gir godkjenning.

Vedkommende myndighet skal fastsette vilkårene organisasjonen kan drive under mens endringen pågår, med mindre vedkommende myndighet bestemmer at organisasjonens sertifikat må oppheves midlertidig.

Når vedkommende myndighet finner det godtgjort at organisasjonen oppfyller gjeldende krav, skal den godkjenne endringen.

- b) Med forbehold for eventuelle håndhevingstiltak skal vedkommende myndighet dersom organisasjonen gjennomfører endringer som krever forhåndsgodkjenning uten å ha mottatt godkjenning fra vedkommende myndighet som definert i bokstav a), oppheve midlertidig, begrense eller tilbakekalle organisasjonens sertifikat.
- c) For endringer som ikke krever forhåndsgodkjenning, skal vedkommende myndighet vurdere de opplysningene som er gitt i meldingen sendt av organisasjonen i samsvar med ORO.GEN.130, for å kontrollere at gjeldende krav er oppfylt. Ved manglende overholdelse skal vedkommende myndighet:
- 1) underrette organisasjonen om den manglende overholdelsen og be om ytterligere endringer,

- 2) ved avvik på nivå 1 eller 2 handle i samsvar med ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Avvik og korrigerende tiltak — organisasjoner

- a) Vedkommende myndighet med ansvar for tilsyn i samsvar med ARO.GEN.300 bokstav a) skal ha et system for å analysere avvik med hensyn til deres betydning for sikkerheten.
- b) Et avvik på nivå 1 skal konstateres av vedkommende myndighet dersom det påvises betydelig manglende overholdelse av de gjeldende kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, av organisasjonens prosedyrer og håndbøker eller av vilkårene for en godkjenning eller et sertifikat, som senker sikkerheten eller utgjør en alvorlig fare for flysikkerheten.

Avvik på nivå 1 omfatter:

- 1) at vedkommende myndighet ikke gis adgang til organisasjonens anlegg som definert i ORO.GEN 140 i normal arbeidstid etter to skriftlige anmodninger,
- 2) at gyldigheten av organisasjonens sertifikat oppnås ved forfalskning av innsendt dokumentasjon,
- 3) bevis for uredelig eller sveikefull bruk av organisasjonens sertifikat, og
- 4) fravær av ansvarlig leder.
- c) Et avvik på nivå 2 skal konstateres av vedkommende myndighet dersom det påvises manglende overholdelse av de gjeldende kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, av organisasjonens prosedyrer og håndbøker, eller av vilkårene for en godkjenning eller et sertifikat, som kan senke sikkerheten eller utgjøre en alvorlig fare for flysikkerheten.
- d) Når det blir påvist et avvik under tilsyn eller på annen måte, skal vedkommende myndighet, med forbehold for eventuelt ytterligere tiltak som kreves i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, melde avviket skriftlig til organisasjonen og be om at det treffes korrigerende tiltak for å rette opp den manglende overholdelsen som er påvist. Dersom det er relevant, skal vedkommende myndighet underrette staten der luftfartøyet er registrert.
- 1) Ved avvik på nivå 1 skal vedkommende myndighet omgående treffe hensiktsmessige tiltak for å forby eller begrense virksomheten, og skal eventuelt treffe tiltak for å tilbakekalle sertifikatet eller den særskilte godkjenningen, eller begrense eller midlertidig oppheve det/den helt eller delvis, avhengig av omfanget av avviket på nivå 1, til organisasjonen har truffet vellykkede korrigerende tiltak.
- 2) Ved avvik på nivå 2 skal vedkommende myndighet:
- i) gi organisasjonen en frist for å gjennomføre korrigerende tiltak som står i forhold til avvikets art, men som i første omgang ikke under noen omstendighet skal overstige tre måneder. Ved utløpet av denne fristen, og alt etter avvikets art, kan vedkommende myndighet forlenge tremånedersfristen, forutsatt at det foreligger en tilfredsstillende plan for korrigerende tiltak som er godkjent av vedkommende myndighet, og
- ii) vurdere det korrigerende tiltaket og gjennomføringsplanen som organisasjonen har foreslått, og godta dem dersom vurderingen konkluderer med at de er tilstrekkelige til å rette opp den manglende overholdelsen.
- 3) Dersom en organisasjon ikke framlegger en akseptabel plan for korrigerende tiltak eller utfører det korrigerende tiltaket innen fristen som er godkjent eller forlenget av vedkommende myndighet, skal avviket heves til nivå 1 og tiltak treffes som fastsatt i bokstav d) nr. 1).
- 4) Vedkommende myndighet skal registrere alle avvik den har konstatert eller har fått melding om, og eventuelt hvilke håndhevingstiltak den har anvendt, samt alle korrigerende tiltak og datoen for avslutning av tiltak for avvik.
- e) Uten at det berører eventuelle ytterligere håndhevingstiltak, skal en medlemsstats myndighet som handler i henhold til bestemmelsene i ARO.GEN.300 bokstav d) og konstaterer at en organisasjon som er sertifisert av vedkommende myndighet i en annen medlemsstat eller av Byrået, ikke oppfyller gjeldende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, underrette nevnte vedkommende myndighet og angi nivået på avviket.

ARO.GEN.355 Avvik og håndhevingstiltak — personer

- a) Dersom vedkommende myndighet som er ansvarlig for tilsyn i samsvar med ARO.GEN.300 bokstav a), ved tilsyn eller på annen måte finner bevis for at en person som innehar en lisens, et sertifikat, en rettighet eller en attest utstedt i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler ikke oppfyller gjeldende krav, skal vedkommende myndighet handle i samsvar med ARA.GEN.355 bokstav a)–d) i vedlegg VI (del-ARA) til kommisjonsforordning (EU) nr. 290/2012⁽¹⁾.
- b) Dersom det ved tilsyn eller på annen måte finnes bevis for at en person som er underlagt kravene fastsatt i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, ikke oppfyller gjeldende krav og ikke innehar en lisens, et sertifikat, en rettighet eller en attest utstedt i samsvar med nevnte forordning og dens gjennomføringsregler, skal vedkommende myndighet som konstaterte den manglende overholdelsen, treffe de håndhevingstiltak som er nødvendig for å hindre at slik manglende overholdelse fortsetter.

KAPITTEL OPS**LUFTFARTSOPERASJONER****AVSNITT I*****Sertifisering av kommersielle luftfartsselskaper*****ARO.OPS.100 Utstedelse av godkjenningssertifikat for luftfartsselskap**

- a) Vedkommende myndighet skal utstede godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) når den finner det godtgjort at operatøren har dokumentert at den oppfyller kravene i ORO.AOC.100.
- b) Sertifikatet skal inneholde de tilhørende driftsspesifikasjonene.

ARO.OPS.105 Avtaler om felles rutenummer

Ved vurdering av sikkerheten ved en avtale om felles rutenummer som involverer en tredjestatsoperatør, skal vedkommende myndighet:

- 1) etter kontroll av operatøren som fastsatt i ORO.AOC.115 forsikre seg om at tredjestatsoperatøren overholder gjeldende ICAO-standarder,
- 2) ved behov samarbeide med vedkommende myndighet i tredjestatsoperatørens stat.

ARO.OPS.110 Avtaler om leie av luftfartøy

- a) Vedkommende myndighet skal godkjenne en avtale om leie av luftfartøy når den finner det godtgjort at operatøren sertifisert i samsvar med vedlegg III (del-ORO) oppfyller kravene i:
- 1) ORO.AOC.110 bokstav d), for leie uten besetning av et luftfartøy fra en tredjestatsoperatør,
 - 2) ORO.AOC.110 bokstav c), for leie med besetning av et luftfartøy fra en tredjestatsoperatør,
 - 3) ORO.AOC.110 bokstav e), for utleie uten besetning av et luftfartøy til en hvilken som helst operatør,
 - 4) relevante krav til kontinuerlig luftdyktighet og luftfartsoperasjoner, til leie uten besetning av et luftfartøy registrert i EU, og leie med besetning av et luftfartøy fra en operatør i EU.
- b) Godkjenning av en avtale om leie av luftfartøy med besetning skal oppheves midlertidig eller tilbakekalles dersom:
- 1) utleiers eller leiers AOC oppheves midlertidig eller tilbakekalles,
 - 2) utleier er underlagt et driftsforbud i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005⁽²⁾.
- c) Godkjenning av en avtale om leie av luftfartøy uten besetning skal oppheves midlertidig eller tilbakekalles dersom luftdyktighetsbeviset for luftfartøyet blir midlertidig opphevet eller tilbakekalt.

⁽¹⁾ EUT L 100 av 5.4.2012, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

- d) Dersom vedkommende myndighet blir anmodet om forhåndsgodkjenning av en avtale om utleie av et luftfartøy uten besetning i samsvar med ORO.AOC.110 bokstav e), skal vedkommende myndighet sikre:
- 1) god samordning med vedkommende myndighet som har ansvar for kontinuerlig tilsyn med luftfartøyet, i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 2042/2003⁽¹⁾, eller for driften av luftfartøyet, dersom det ikke er samme myndighet,
 - 2) at luftfartøyet tas ut av operatørens AOC til rett tid.

AVSNITT II

Godkjenninger

ARO.OPS.200 Prosedyre for særskilt godkjenning

- a) Når vedkommende myndighet mottar en søknad om utstedelse av en særskilt godkjenning eller endringer av denne, skal den vurdere anvendelsen i samsvar med de relevante kravene i vedlegg V (del-SPA) og, dersom det er relevant, foreta en hensiktsmessig inspeksjon av operatøren.
- b) Når vedkommende myndighet finner det godtgjort at operatøren har dokumentert samsvar med gjeldende krav, skal den utstede eller endre godkjenningen. Godkjenningen skal være angitt i driftsspesifikasjonene, som fastsatt i tillegg II.

ARO.OPS.205 Godkjenning av minsteutstyrsliste

- a) Når vedkommende myndighet mottar en søknad om førstegangsgodkjenning av en minsteutstyrsliste (MEL) eller en endring av denne fra en operatør, skal den vurdere hvert element som berøres, for å kontrollere om gjeldende krav er oppfylt, før godkjenning gis.
- b) Vedkommende myndighet skal godkjenne operatørens prosedyre for forlengelse av gjeldende utbedringsintervaller B, C og D dersom vilkårene angitt i ORO.MLR.105 bokstav f) dokumenteres av operatøren og kontrolleres av vedkommende myndighet.
- c) Vedkommende myndighet skal i hvert enkelt tilfelle godkjenne driften av et luftfartøy utenfor begrensningene i MEL, men innenfor begrensningene i referansemindreutstyrslisten (MMEL – master minimum equipment list) dersom vilkårene angitt i ORO.MLR.105 dokumenteres av operatøren og kontrolleres av vedkommende myndighet.

ARO.OPS.210 Bestemmelse av lokalområde

Vedkommende myndighet kan bestemme et lokalområde med hensyn til krav til opplæring og kontroll av flygebesetning.

ARO.OPS.215 Godkjenning av helikopterflyginger over et ugjestmildt miljø utenfor et tettbygd område

- a) Medlemsstaten skal utpeke de områdene der det kan gjennomføres helikopteroperasjoner uten et bekreftet sikret område for nødlanding, som beskrevet i CAT.POL.H.420.
- b) Før det gis godkjenning som nevnt i CAT.POL.H.420, skal vedkommende myndighet ha vurdert operatørens begrunnelse for ikke å bruke de relevante ytelseskriteriene.

ARO.OPS.215 Godkjenning av helikopterflyginger til eller fra et sted i offentlighetens interesse

Godkjenningen nevnt i CAT.POL.H.225 skal inneholde en liste over steder i offentlighetens interesse angitt av operatøren som godkjenningen gjelder for.

ARO.OPS.225 Godkjenning av flyginger til en avsidesliggende flyplass

Godkjenningen nevnt i CAT.OP.MPA.106 skal inneholde en liste over de flyplassene som er angitt av operatøren, og som godkjenningen gjelder for.

KAPITTEL RAMP

INSPEKSJONER PÅ BAKKEN AV LUFTFARTØYER TIL OPERATØRER SOM ER UNDERLAGT EN ANNEN STATS REGELVERKSBASERTE TILSYN

ARO.RAMP.005 Virkeområde

I dette kapittel fastsettes kravene som vedkommende myndighet eller Byrået skal oppfylle ved utøvelse av sine oppgaver og sitt ansvar med hensyn til utføring av inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som brukes av tredjestatsoperatører eller operatører som er underlagt en annen stats regelverksbaserte tilsyn, når de har landet på flyplasser på det territoriet som er underlagt traktatens bestemmelser.

⁽¹⁾ EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1.

ARO.RAMP.100 Generelt

- a) Luftfartøyer og deres besetning skal inspiseres i henhold til gjeldende krav.
- b) I tillegg til at vedkommende myndighet skal utføre inspeksjoner på bakken som er omfattet av dets tilsynsprogram opprettet i samsvar med ARO.GEN.305, skal den utføre en inspeksjon på bakken av et luftfartøy som mistenkes for ikke å oppfylle gjeldende krav.
- c) Innenfor rammen av utarbeidingen av tilsynsprogrammet opprettet i samsvar med ARO.GEN.305 skal vedkommende myndighet opprette et årlig program for gjennomføringen av inspeksjoner på bakken av luftfartøyer. Dette programmet skal:
 - 1) bygge på en beregningsmetode som tar hensyn til historisk informasjon og antallet og arten av operatører og deres antall landinger på myndighetens flyplasser, samt sikkerhetsrisikoer, og
 - 2) gjøre vedkommende myndighet i stand til å prioritere inspeksjonene av luftfartøyer på bakgrunn av listen nevnt i ARO.RAMP.105 bokstav a).
- d) Dersom Byrået, i samarbeid med medlemsstatene på hvis territorium inspeksjonen skal finne sted, anser det nødvendig, skal det utføre inspeksjoner på bakken av luftfartøyer for å kontrollere at gjeldende krav er oppfylt, med henblikk på:
 - 1) sertifiseringsoppgaver tildelt til Byrået ved forordning (EF) nr. 216/2008,
 - 2) standardiseringsinspeksjoner i en medlemsstat, eller
 - 3) inspeksjoner av en organisasjon for å kontrollere oppfyllelse av gjeldende krav i potensielt usikre situasjoner.

ARO.RAMP.105 Prioriteringskriterier

- a) Byrået skal gi vedkommende myndigheter en liste over luftfartøyoperatører som er fastslått å utgjøre en mulig risiko, med henblikk på prioritering av inspeksjoner på bakken.
- b) Denne listen skal omfatte:
 - 1) luftfartøyoperatører som er identifisert på grunnlag av analysen av tilgjengelige data i samsvar med ARO.RAMP.150 bokstav b) nr. 4),
 - 2) operatører eller luftfartøyer som er meldt til Byrået av Europakommisjonen og identifisert på grunnlag av:
 - i) en uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen i forbindelse med gjennomføringen av forordning (EF) nr. 2111/2005 om at det er nødvendig med systematiske inspeksjoner på bakken for i større grad å kontrollere at relevante sikkerhetsstandarder overholdes på en effektiv måte, eller
 - ii) opplysninger innhentet av Europakommisjonen fra medlemsstatene i henhold til artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005,
 - 3) luftfartøyer som flys på det territoriet som er underlagt traktatens bestemmelser, av operatører som er oppført i vedlegg B på listen over operatører som er underlagt et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005,
 - 4) luftfartøyer som brukes av operatører sertifisert i en stat som utøver regelverksbasert tilsyn med operatører som er oppført på listen nevnt i nr. 3),
 - 5) luftfartøyer som brukes av en tredjestatsoperatør som flyr inn i, innenfor eller ut av territoriet som er underlagt traktatens bestemmelser for første gang, eller hvis godkjenning utstedt i samsvar med ART.GEN.205 er begrenset eller er gyldig igjen etter midlertidig oppheving eller tilbakekalling.
- c) Listen skal utarbeides i samsvar med prosedyrene definert av Byrået etter hver ajourføring av fellesskapslisten over operatører som er underlagt et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, og i alle tilfeller minst hver fjerde måned.

ARO.RAMP.110 Innsamling av opplysninger

Vedkommende myndighet skal samle inn og behandle all informasjon som anses nyttig for å utføre inspeksjoner på bakken.

ARO.RAMP.115 Bakkeinspektørenes kvalifikasjoner

- a) Vedkommende myndighet skal samle inn og behandle all informasjon som anses nyttig for å utføre inspeksjoner på bakken.
- b) Bakkeinspektørene skal
 - 1) inneha nødvendig luftfartsutdanning eller praktisk kunnskap som er relevant for deres inspeksjonsfelt,
 - 2) ha fullført med godkjent resultat:
 - i) relevant spesifikk teoretisk og praktisk opplæring, på ett eller flere av følgende inspeksjonsfelt:
 - a) førerkabinen,
 - b) kabinsikkerhet,
 - c) luftfartøyets tilstand,
 - d) last,
 - ii) relevant opplæring på arbeidsplassen fra en overordnet bakkeinspektør utpekt av vedkommende myndighet eller Byrået,
 - 3) vedlikeholde gyldigheten av sine kvalifikasjoner ved å gjennomgå periodisk opplæring og ved å foreta minst tolv inspeksjoner innenfor hver tolv måneders periode.
- c) Opplæringen i bokstav b) nr. 2) i) skal gis av vedkommende myndighet eller av en utdanningsorganisasjon som er godkjent i samsvar med ARO.RAMP.120 bokstav a).
- d) Byrået skal utarbeide og vedlikeholde studieplaner og fremme organiseringen av opplæringskurs og seminarer for inspektører for å bedre forståelsen og den ensartede gjennomføringen av dette kapitlet.
- e) Byrået skal fremme og koordinere et utvekslingsprogram for inspektører med sikte på å gi inspektørene mulighet til å erverve praktisk erfaring og for å bidra til en harmonisering av framgangsmåtene.

ARO.RAMP.120 Godkjenning av utdanningsorganisasjoner

- a) Vedkommende myndighet skal godkjenne en utdanningsorganisasjon som har sitt hovedforetak på den respektive medlemsstatens territorium, når den har godtgjort at utdanningsorganisasjonen:
 - 1) har utnevnt en utdanningsleder med tilstrekkelige lederevner til å sikre at den opplæringen som gis, oppfyller gjeldende krav,
 - 2) har tilgjengelige anlegg for opplæringen samt opplæringsutstyr som egner seg for den typen opplæring som tilbys,
 - 3) tilbyr opplæring i samsvar med den studieplanen som er utarbeidet av Byrået i samsvar med ARO.RAMP.115 bokstav d),
 - 4) bruker kvalifiserte instruktører.
- b) Dersom vedkommende myndighet ber om det, skal samsvarskontrollen og kontinuerlig oppfyllelse av kravene nevnt i bokstav a) besørges av Byrået.
- c) Utdanningsorganisasjonen skal være godkjent til å gi én eller flere av følgende typer opplæring:
 - 1) grunnleggende teoretisk opplæring,
 - 2) grunnleggende praktisk opplæring,
 - 3) periodisk opplæring.

ARO.RAMP.125 Utførelse av inspeksjoner på bakken

- a) Inspeksjoner på bakken skal utføres på en standardisert måte ved hjelp av skjemaet i enten tillegg III eller tillegg IV.

- b) Når inspeksjon på bakken utføres, skal inspektøren(e) gjøre sitt ytterste for å unngå urimelig forsinkelse av det luftfartøyet som inspiseres.
- c) Når inspeksjonen på bakken er avsluttet, skal fartøysjefen, eller i dennes fravær et annet flygebesetningsmedlem eller en representant for operatøren, underrettes om resultatene av inspeksjonen ved hjelp av skjemaet i tillegg III.

ARO.RAMP.130 Kategorisering av avvik

For hvert inspeksjonspunkt defineres tre kategorier av mulig manglende oppfyllelse av gjeldende krav som avvik. Slike avvik kategoriseres som følger:

- 1) Et avvik i kategori 3 er enhver påvist vesentlig manglende oppfyllelse av kravene eller vilkårene for et sertifikat som har alvorlig innvirkning på sikkerheten.
- 2) Et avvik i kategori 2 er enhver påvist manglende oppfyllelse av kravene eller vilkårene for et sertifikat som har vesentlig innvirkning på sikkerheten.
- 3) Et avvik i kategori 1 er enhver påvist manglende oppfyllelse av kravene eller vilkårene for et sertifikat som har mindre innvirkning på sikkerheten.

ARO.RAMP.135 Oppfølgingstiltak ved avvik

- a) For et avvik i kategori 2 eller 3 skal vedkommende myndighet eller, dersom det er relevant, Byrådet:
 - 1) melde avviket skriftlig til operatøren, herunder en anmodning om bevis på korrigerende tiltak som er truffet, og
 - 2) underrette vedkommende myndighet i operatørens hjemstat og, dersom det er relevant, staten der luftfartøyet er registrert, og der lisensen til flygebesetningen ble utstedt. Om nødvendig skal vedkommende myndighet eller Byrådet be om bekreftelse på deres godkjenning av korrigerende tiltak som er truffet av operatøren i samsvar med ARO.GEN.350 eller ARO.GEN.355.
- b) Utover bokstav a) skal vedkommende myndighet ved et avvik i kategori 3 treffe umiddelbare tiltak ved å:
 - 1) pålegge en begrensning i luftfartøyet flyging,
 - 2) be om umiddelbare korrigerende tiltak,
 - 3) gi luftfartøyet flygeforbud i samsvar med ARO.RAMP.140 eller
 - 4) pålegge et umiddelbart driftsforbud i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- c) Dersom Byrådet har konstatert et avvik i kategori 3, skal den be vedkommende myndighet der luftfartøyet har landet, om å treffe hensiktsmessige tiltak i samsvar med bokstav b).

ARO.RAMP.140 Flygeforbud for luftfartøy

- a) Ved et avvik i kategori 3 der luftfartøyet tilsynelatende eller sannsynligvis vil bli fløyet uten at operatøren eller eieren har gjennomført de aktuelle korrigerende tiltakene, skal vedkommende myndighet:
 - 1) underrette fartøysjefen eller operatøren om at luftfartøyet ikke har tillatelse til å påbegynne flygingen inntil videre, og
 - 2) gi luftfartøyet flygeforbud.
- b) Vedkommende myndighet i staten der luftfartøyet har fått flygeforbud, skal umiddelbart underrette vedkommende myndighet i operatørens hjemstat og eventuelt staten der luftfartøyet er registrert, samt Byrådet dersom et luftfartøy som har fått flygeforbud, brukes av en tredjestatsoperatør.
- c) Vedkommende myndighet skal i samarbeid med operatørens hjemstat eller registreringsstaten fastsette nødvendige vilkår som luftfartøyet må oppfylle for å få tillatelse til å starte.
- d) Dersom den manglende oppfyllelsen påvirker luftfartøyet luftdyktighetsbevis, skal flygeforbudet oppheves av vedkommende myndighet først når operatøren kan godtgjøre at:
 - 1) oppfyllelse av gjeldende krav er gjenopprettet,

- 2) den har fått flygetillatelse i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003⁽¹⁾ for luftfartøy registrert i en medlemsstat,
- 3) den har fått flygetillatelse eller tilsvarende dokument fra registreringsstaten eller operatørens hjemstat for luftfartøyer som er registrert i en tredjestat, og som brukes av en operatør i EU eller en tredjestatsoperatør, og
- 4) den har fått tillatelse fra tredjestater som overflys, dersom det er relevant.

ARO.RAMP.145 Rapportering

- a) Opplysninger innsamlet i samsvar med ARO.RAMP.125 bokstav a) skal legges inn i den sentraliserte databasen nevnt i ARO.RAMP.150 bokstav b) nr. 2) innen 21 kalenderdager etter inspeksjonen.
- b) Vedkommende myndighet eller Byrået skal legge inn i den sentraliserte databasen alle opplysninger som er nyttige for gjennomføringen av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, og for at Byrået skal kunne utføre de oppgavene det er tildelt i henhold til dette vedlegg, herunder de relevante opplysningene nevnt i ARO.RAMP.110.
- c) Dersom opplysningene nevnt i ARO.RAMP.110 viser at det foreligger en mulig sikkerhetstrussel, skal slike opplysninger også umiddelbart meddeles hver vedkommende myndighet og Byrået.
- d) Dersom en person gir vedkommende myndighet opplysninger om mangler ved et luftfartøy, skal opplysningene nevnt i ARO.RAMP.110 og ARO.RAMP.125 bokstav a) anonymiseres når det gjelder kilden til slike opplysninger.

ARO.RAMP.150 Byråets samordningsoppgaver

- a) Byrået skal forvalte og bruke de verktøyene og prosedyrene som er nødvendige for lagring og utveksling av:
 - 1) opplysningene nevnt i ARO.RAMP.145, ved hjelp av skjemaene i tillegg III og IV,
 - 2) opplysningene gitt av tredjestater eller av internasjonale organisasjoner som EU har inngått relevante avtaler med, eller av organisasjoner som Byrået har inngått relevante avtaler med i henhold til artikkel 27 nr. 2 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Slik forvaltning skal omfatte følgende oppgaver:
 - 1) Lagring av data fra medlemsstatene som er relevante for sikkerhetsinformasjonen for luftfartøyer som lander på en flyplass på det territoriet som er underlagt traktatens bestemmelser.
 - 2) Utarbeiding, vedlikehold og løpende ajourføring av en sentralisert database som inneholder alle opplysningene nevnt i bokstav a) nr. 1) og 2).
 - 3) Nøvendige endringer og forbedringer av databaseprogrammet.
 - 4) Analyse av den sentraliserte databasen og andre relevante opplysninger som gjelder sikkerheten til luftfartøyer og luftfartsselskaper, og på dette grunnlag:
 - i) gi råd til Kommisjonen og vedkommende myndigheter om tiltak som skal treffes umiddelbart, eller om oppfølgingstiltak,
 - ii) rapportere om mulige sikkerhetsproblemer til Kommisjonen og til vedkommende myndigheter,
 - iii) foreslå koordinerte tiltak for Kommisjonen og vedkommende myndigheter når dette er nødvendig av sikkerhetsgrunner, og sikre teknisk koordinering av slike tiltak,
 - 5) kontakt med andre europeiske institusjoner og organer, internasjonale organisasjoner og vedkommende myndigheter i tredjestater når det gjelder utveksling av opplysninger.

ARO.RAMP.155 Årsrapport

Byrået skal utarbeide og framlegge for Kommisjonen en årsrapport om ordningen for inspeksjoner på bakken som minst inneholder følgende opplysninger:

- a) status for hvordan arbeidet med ordningen skrider fram,

⁽¹⁾ EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6.

- b) status for inspeksjonene som er utført i det aktuelle året,
- c) en analyse av resultatene av inspeksjonene, med angivelse av hvilke kategorier av avvik som er konstatert,
- d) hvilke tiltak som er truffet i det aktuelle året,
- e) forslag til ytterligere forbedring av ordningen med inspeksjon på bakken, og
- f) vedlegg som inneholder lister over inspeksjoner ordnet etter operatørens hjemstat, luftfartøytype, luftfartøyoperatør og avvik i prosent av antallet inspeksjoner.

ARO.RAMP.160 Informasjon til offentligheten og vern av opplysninger

- a) Medlemsstatene skal bruke opplysningene de mottar i henhold til ARO.RAMP.105 og ARO.RAMP.145, utelukkende for formålene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, og skal verne dem i tråd med dette.
 - b) Byrådet skal årlig offentliggjøre en sammenstilt informasjonsrapport, som skal være tilgjengelig for offentligheten, og som skal inneholde analysen av de opplysningene som er mottatt i samsvar med ARO.RAMP.145. Rapporten skal være enkel og lett å forstå, og kilden til opplysningene skal anonymiseres.
-

Tillegg I

GODKJENNINGSSERTIFIKAT FOR LUFTFARTSSELSKAP

(Godkjenningsskjema for luftfartsselskaper)

Typen virksomhet: Kommersiell lufttransport (CAT) ☐ Passasjerer ☐ Last
☐ Annet ⁽¹⁾
 Kommerielle spesialiserte luftfartoperasjoner (SPO) ☐ ⁽²⁾

5	Operatørens hjemstat ⁽³⁾	⁽⁵⁾
	Utstedende myndighet ⁽⁴⁾	
AOC ⁽⁶⁾ :	Operatørens navn ⁽⁷⁾	Driftsmessige kontaktpunkter: ⁽⁹⁾ Kontaktopplysninger om hvor den operative ledelsen kan kontaktes umiddelbart, er oppført i ⁽¹²⁾ .
	Handelsnavn ⁽⁸⁾	
	Operatørens adresse ⁽¹⁰⁾ :	
	Telefon ⁽¹¹⁾ : Faks E-post:	

Ved dette sertifikatet bekreftes at ⁽¹³⁾ er godkjent til å utføre kommersiell lufttransport, som definert i de vedlagte driftsspesifikasjonene, i samsvar med driftshåndboken, vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

Utstedelsesdato ⁽¹⁴⁾ :	Navn og underskrift ⁽¹⁵⁾ : Tittel:
-----------------------------------	--

⁽¹⁾ Annen type transport skal angis.

⁽²⁾ Angi type virksomhet, f.eks. landbruk, bygg og anlegg, fotografering, landmåling, observasjon og patruljering, reklameflyging.

⁽³⁾ Sett inn navnet på operatørens hjemstat.

⁽⁴⁾ Sett inn identifikasjonen til utstedende vedkommende myndighet.

⁽⁵⁾ Til bruk av vedkommende myndighet.

⁽⁶⁾ Referansenummer for godkjenning, som utstedt av vedkommende myndighet.

⁽⁷⁾ Sett inn selskapets registrerte navn.

⁽⁸⁾ Operatørens handelsnavn, dersom det er et annet. Sett inn «som opptrer under navnet» før handelsnavnet.

⁽⁹⁾ Kontaktopplysningene omfatter telefon- og faksnummer, inkludert landkoden, og e-postadressen (dersom tilgjengelig) som den operative ledelsen kan kontaktes på umiddelbart for saker som gjelder luftfartoperasjoner, luftdyktighet, flyge- og kabinbesetningers kompetanse, farlig gods og eventuelt andre saker.

⁽¹⁰⁾ Adressen til operatørens hovedforetak.

⁽¹¹⁾ Telefon- og faksnummer til operatørens hovedforetak, også landkoden. E-postadresse skal angis dersom tilgjengelig.

⁽¹²⁾ Sett inn kontrollert dokument som oppbevares om bord, der kontaktopplysningene er oppført, med riktig avsnitts- og sidehenvisninger. Eksempel: «Kontaktopplysninger ... er oppført i driftshåndboken, under generelt/grunnleggende, kapittel 1, 1.1», eller « ... er oppført i driftsspesifikasjonene på side 1», eller « ... er oppført i et vedlegg til dette dokumentet».

⁽¹³⁾ Operatørens registrerte navn.

⁽¹⁴⁾ Utstedelsesdato for AOC (dd-mm-åååå).

⁽¹⁵⁾ Tittel, navn og underskrift av vedkommende myndighets representant. I tillegg kan AOC forsynes med et offisielt stempel.

Tillegg II

DRIFTSSPESIFIKASJONER (med forbehold for godkjente vilkår i driftshåndboken)				
Kontaktopplysninger til utstedende myndighet				
Telefon ⁽¹⁾ : _____ Faks: _____				
E-post: _____				
AOC ⁽²⁾ : _____ Operatørens navn ⁽³⁾ : _____ Dato ⁽⁴⁾ : _____ Underskrift: _____				
Handelsnavn				
Driftsspesifikasjoner				
Luftfartøymodell ⁽⁵⁾ : _____				
Registreringsmerker ⁽⁶⁾ : _____				
Kommersielle operasjoner ☐				
Operasjonsområde ⁽⁷⁾				
Særlige begrensninger ⁽⁸⁾				
Særskilte godkjenninger:	Ja	Nei	Spesifikasjon ⁽⁹⁾	Merknader
Farlig gods	☐	☐		
Operasjoner i dårlig sikt			RVR ⁽¹¹⁾ : m	
Start			CAT ⁽¹⁰⁾ ... RVR: m DH: ft	
Innflyging og landing	☐	☐		
Start	☐	☐		
RVSM ⁽¹²⁾ ☐ ikke relevant	☐	☐		
ETOPS ⁽¹³⁾ ☐ ikke relevant	☐	☐	Lengste omdirigeringsstid ⁽¹⁴⁾ : min.	
Navigasjonsspesifikasjoner for PBN-operasjoner ⁽¹⁵⁾	☐	☐		⁽¹⁶⁾
Minstespesifikasjon for navigasjonsytelse	☐	☐		
Helikopteroperasjoner med nattsynsystemer	☐	☐		
Heiseoperasjoner med helikopter	☐	☐		
Ambulanseflyging med helikopter	☐	☐		
Opplæring av kabinbesetning ⁽¹⁷⁾	☐	☐		
Utstedelse av kabinbesetningsattest ⁽¹⁸⁾	☐	☐		
Kontinuerlig luftdyktighet	☐	☐	⁽¹⁹⁾	
Annet ⁽²⁰⁾	☐	☐		

- (¹) Telefon- og faksnummer til vedkommende myndighet, inkludert landkoden. E-postadresse skal angis dersom tilgjengelig.
- (²) Sett inn nummer på tilhørende godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC).
- (³) Sett inn luftfartsselskapets registrerte navn og handelsnavnet, dersom dette er et annet. Sett inn «som opptrer under navnet» før handelsnavnet.
- (⁴) Utstedelsesdato for driftsspesifikasjonene (dd-mm-åååå) og underskrift av vedkommende myndighets representant.
- (⁵) Sett inn ICAO-betegnelsen for luftfartøyets fabrikat, modell og serie, eller referanseserie, dersom en serie har fått en betegnelse (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232).
- (⁶) Registreringsmerkene er oppført enten i driftsspesifikasjonene eller i driftshåndboken. I sistnevnte tilfelle skal tilhørende driftsspesifikasjoner vise til den tilhørende siden i driftshåndboken. Dersom ikke alle særlige godkjenninger gjelder for luftfartøymodellen, kan luftfartøyets registreringsmerker føres inn i kolonnen for merknader til den tilhørende særlige godkjenningen.
- (⁷) Oppføring av geografisk(e) område(r) for godkjent drift (etter geografiske koordinater eller spesifikke ruter, flygeinformasjonsregion eller nasjonale eller regionale grenser).
- (⁸) Oppføring av gjeldende særlige begrensninger (f.eks. bare VFR, bare om dagen osv.).
- (⁹) I denne kolonnen oppføres de minst strenge kriteriene for hver godkjenning eller godkjenningstype (med relevante kriterier).
- (¹⁰) Sett inn relevant kategori av presisjonsinnflyging: CAT I, II, IIIA, IIIB eller IIIC. Sett inn minste rullebanesikt (RVR) i meter og beslutningshøyde (DH) i fot. Bruk én linje for hver oppførte innflygingskategori.
- (¹¹) Sett inn godkjent minste RVR ved start i meter. Det kan brukes én linje per godkjenning dersom det gis forskjellige godkjenninger.
- (¹²) Ruten for «Ikke relevant» skal merkes av bare dersom luftfartøyets minste skydekkeshøyde er under FL 290.
- (¹³) Langdistanseflyging (ETOPS) gjelder for øyeblikket bare for tomotors luftfartøyer. Derfor kan ruten for «Ikke relevant» merkes av dersom luftfartøymodellen har flere eller færre enn to motorer.
- (¹⁴) Terskeldistansen kan også oppføres (i NM), i likhet med motortypen.
- (¹⁵) Ytellesbasert navigasjon (PBN): Én linje brukes for hver PBN-godkjenning (f.eks., områdenavigasjon (RNAV) 10, RNAV 1, påkrevd navigasjonsytelse (RNP) 4,...), med hensiktsmessige begrensninger eller vilkår oppført i kolonnene «Spesifikasjoner» og/eller «Merknader».
- (¹⁶) Begrensninger, vilkår og lovgivningsmessig grunnlag for driftsgodkjenning knyttet til PBN-godkjenningen (f.eks. globalt satellitnavigasjonssystem (GNSS), avstandsmålingsutstyr/DME/treghetsreferanseenheter (DME/DME/IRU), ...).
- (¹⁷) Godkjenning for å gi opplæringskurs og undersøkelse som skal gjennomføres av søkere til kabinbesetningsattest som angitt i vedlegg V (del-CC) til kommisjonsforordning (EU) nr. 290/2012.
- (¹⁸) Godkjenning til å utstede kabinbesetningsattester som angitt i vedlegg V (del-CC) til kommisjonsforordning (EU) nr. 290/2012.
- (¹⁹) Navnet til personen/organisasjonen som er ansvarlig for å sikre at luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet opprettholdes, og en henvisning til forordningen som inneholder kravet, dvs. vedlegg I (del-M), kapittel G, til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003.
- (²⁰) Andre godkjenninger eller data kan føres inn her, og det kan brukes én linje (eller én blokk med flere linjer) per godkjenning (f.eks. korte landinger, bratt innflyging, helikopterflyging til/fra et sted i offentlighetens interesse, helikopterflyging over et ugjestmildt miljø utenfor et tettbygd område, helikopterflyging uten et bekreftet sikkert område for nødlanding, flyging med økte krengingsvinkler, største distanse fra en egnet flyplass for tomotors fly uten ETOPS-godkjenning, luftfartøyer som brukes til ikke-kommersielle operasjoner).

Tillegg III

Bevis på inspeksjon på bakken									
Dato:		Klokkeslett:		Sted:				Opplysninger i fritt format om vedkommende myndighet (logo, kontaktopplysninger, tlf./faks/e-post)	
Operatør:			Stat:		AOC-nr.:				
Rute fra:		Rutenummer:		Rute til:		Rutenummer:			
Type flyging:		Chartret av operatør:		Type luftfartøy:		Luftfartøyets konfigurasjon:			
Befrakters hjemstat:				Registreringsmerke:		Produksjonsnummer:			
Flygebesetningens sertifiseringsstat:				Kvittering for mottak(*)					
				Navn:		Underskrift:			
				Stilling:					
				Stilling:					
Kontrollert		Merknad		Kontrollert		Merknad		Kontrollert	
Kontrollert		Merknad		Kontrollert		Merknad		Kontrollert	
A Førerkabin			Flygebesetning			C Luftfartøyets tilstand			
1	Generell tilstand		20	Flygebesetningens sertifikater/sammen-setning		1	Generell utvendig tilstand		
2	Nødutgang		Reisedagbok/teknisk logg eller tilsvarende			2	Dører og luker		
3	Utstyr		21	Reisedagbok eller tilsvarende		3	Styreinnretninger		
Dokumentasjon			22	Vedlikeholdsattest		4	Hjul, dekk og bremses		
4	Håndbøker		23	Innberetning og utbedring av feil (inkl. teknisk logg)		5	Understell, meier/flottører		
5	Sjekkliste		24	Inspeksjon før avgang		6	Hjulbrønn		
6	Navigasjons-/instrumentkart					7	Maskineri og pylon		
7	Minsteutstyrsliste					8	Vifteblader, propeller, rotor (hoved/hale)		
8	Registreringsbevis		B Kabinsikkerhet			9	Åpenbare reparasjoner		
9	Støysertifikat (dersom relevant)		1	Generell innvendig tilstand		10	Åpenbare skader som ikke er reparert		
10	AOC eller tilsvarende		2	Kabinbesetningens seter og besetningens hvileområde		11	Lekkasjer		
11	Radiolisens		3	Førstehjelpsskrin / medisinsk nødutstyr					
12	Luftdyktighetsbevis		4	Håndholdte brannslukningsapparater					
Flygedata			5	Redningsvester/ flyteinnretninger					
13	Forberedelse av flyging		6	Sikkerhetsbelters og seters tilstand		D Last			
14	Beregning av masse og balanse		7	Nødutgang, belysning og bærbare lykter		1	Lasterommets generelle tilstand		
Sikkerhetsutstyr			8	Evakueringssklier/ redningsflåter (som påkrevd), ELT		2	Farlig gods		
15	Håndholdte brannslukningsapparater		9	Oksygenforsyning (kabinbesetning og passasjerer)		3	Stuing av last		
16	Redningsvester/ flyteinnretninger		10	Sikkerhetsinstrukser					
17	Sikkerhetsseiler		11	Kabinbesetningsmedlemmer.		E Generelt			
18	Oksygenutstyr		12	Adgang til nødutganger		1	Generelt		
19	Bærbare lykter		13	Stuing av passasjerbagasje					
			14	Setekapasitet					

Tiltak truffet.	Inspeksjonspunkt	Kategori	Merknader
(3d) Umiddelbart driftsforbud			
(3c) Luftfartøy pålagt flygeforbud av inspiserende nasjonale luftfartsmyndighet			
(3b) Korrigerende tiltak før flyging			
(3a) Driftsbegrensninger for luftfartøyet			
(2) Opplysninger til myndigheten og operatøren			
(1) Opplysninger til fartøysjefen			
(0) Ingen merknader			
Inspektøren(e)s underskrift eller kode			
Merknader fra besetningen (ev.):			
(*) Underskrift fra et besetningsmedlem eller annen representant for operatøren som er inspisert, innebærer på ingen måte aksept av de oppførte avvikene, men er kun en bekreftelse på at luftfartøyet er inspisert på den datoen og det stedet som er angitt i dette dokumentet. Denne rapporten angir hva som ble konstatert ved denne anledningen, og skal ikke forstås som en fastslåelse av at luftfartøyet er i tilstrekkelig god tilstand til at den planlagte flygingen kan gjennomføres. Data framlagt i denne rapporten kan bli endret når de legges inn i den sentraliserte databasen.			

Tillegg IV

Rapport for inspeksjon på bakken



Vedkommende myndighet (navn)
(Stat)

Rapport for inspeksjon på bakken

Nr. _____

Kilde: RI
Dato: ____ Sted: _____
Lokal tid: ____

Operatør: _____ AOC-nummer: _____
Stat: _____ Type operasjon: _____

Rute fra: Rutenummer: _____
Rute til: Rutenummer: _____

Chartret av operatør*: _____
* (dersom relevant) _____ Befrakters hjemstat*: _____

Type luftfartøy Registreringsmerker: _____
Luftfartøyets konfigurasjon: _____ Produksjonsnummer: _____

Flygebe- Lisensutstedende _____
setning: stat: _____
Lisensutstedende _____
stat nr. 2: _____
* (dersom relevant)

Avvik:

Kode /	Std /	Ref /	Cat /	Avvik	Detaljert beskrivelse
____	____	____	____	_____	_____
____	____	____	____	_____	_____
____	____	____	____	_____	_____
____	____	____	____	_____	_____
____	____	____	____	_____	_____

Type tiltak som er truffet:	Detaljert beskrivelse
☐ 3d) Umiddelbart driftsforbud	_____
☐ 3c) Luftfartøy pålagt flygeforbud av vedkommende inspeksjonsmyndighet	_____
☐ 3b) Korrigerende tiltak før flyging	_____
☐ 3a) Driftsbegrensninger for luftfartøyet	_____
☐ 2) Opplysninger til vedkommende myndighet og operatøren	_____
☐ 1) Opplysninger til fartøysjefen	_____

Tilleggsopplysninger (ev.):

Inspektørens navn eller nummer _____

- Denne rapporten angir hva som ble konstatert ved denne anledningen, og skal ikke forstås som en fastslåelse av at luftfartøyet er i tilstrekkelig god tilstand til at den planlagte flygingen kan gjennomføres.
- Data framlagt i denne rapporten kan bli endret med henblikk på korrekt ordlyd når de legges inn i den sentraliserte databasen.

Inspeksjonspunkt	Kontrollert	Merknad
A. Førerkabin		
Generelt		
1. Generell tilstand	1.	1.
2. Nødutgang	2.	2.
3. Utstyr	3.	3.
Dokumentasjon		
4. Håndbøker	4.	4.
5. Sjekkklister	5.	5.
6. Radionavigasjonskart	6.	6.
7. Minsteutstysliste	7.	7.
8. Registreringssertifikat	8.	8.
9. Støysertifikat (dersom relevant)	9.	9.
10. AOC eller tilsvarende	10.	10.
11. Radiolisens	11.	11.
12. Luftdyktighetsbevis	12.	12.
Flygedata		
13. Forberedelse til flyging	13.	13.
14. Beregning av masse og balanse	14.	14.
Sikkerhetsutstyr		
15. Håndholdte brannslukningsapparater	15.	15.
16. Redningsvester/flyteinnretninger	16.	16.
17. Sikkerhetsseler	17.	17.
18. Oksygenutstyr	18.	18.
19. Bærbare lykter	19.	19.
Flygebesetning		
20. Flygebesetningens sertifikater/sammensetning	20.	20.
Reisedagbok/teknisk logg eller tilsvarende		
21. Reisedagbok eller tilsvarende	21.	21.
22. Vedlikeholdsattest	22.	22.
23. Innberetning og utbedring av feil (inkl. teknisk logg)	23.	23.
24. Inspeksjon før avgang	24.	24.
B. Kabinsikkerhet		
1. Generell innvendig tilstand	1.	1.
2. Kabinbesetningens seter og besetningens hvileområde	2.	2.
3. Førstehjelpsutstyr / medisinsk nødutstyr	3.	3.
4. Håndholdte brannslukningsapparater	4.	4.
5. Redningsvester/flyteinnretninger	5.	5.
6. Sikkerhetsbelters og seters tilstand	6.	6.
7. Nødutgang, belysning og bærbare lykter	7.	7.
8. Evakueringssklier/redningsflåter (som påkrevd), nødpeilesender (ELT – emergency locator transmitter)	8.	8.
9. Oksygenforsyning (kabinbesetning og passasjerer)	9.	9.
10. Sikkerhetsinstrukser	10.	10.
11. Kabinbesetningsmedlemmer	11.	11.
12. Adgang til nødutganger	12.	12.
13. Stuing av passasjerbagasje	13.	13.
14. Setekapasitet	14.	14.

Inspeksjonspunkt	Kontrollert	Merknad
C. Luftfartøyets tilstand		
1. Generell utvendig tilstand	1.	1.
2. Dører og luker	2.	2.
3. Styreinnetninger	3.	3.
4. Hjul, dekk og bremses	4.	4.
5. Understell, meier/flottører	5.	5.
6. Hjulbrønn	6.	6.
7. Maskineri og pylon	7.	7.
8. Vifteblader, propeller, rotor (hoved/hale)	8.	8.
9. Åpenbare reparasjoner	9.	9.
10. Åpenbare skader som ikke er reparert	10.	10.
11. Lekkasje	11.	11.
D. Last		
1. Lasterommets generelle tilstand	1.	1.
2. Farlig gods	2.	2.
3. Stuing av last	3.	3.
E. Generelt		
1. Generelt	1.	1.

VEDLEGG III

ORGANISASJONSKRAV TIL LUFTFARTSOPERASJONER

[DEL-ORO]

ORO.GEN.005 Virkeområde

I dette vedlegg fastsettes krav som skal oppfylles av et luftfartsselskap som driver kommersiell lufttransport.

KAPITTEL GEN

GENERELLE KRAV

AVSNITT I

Generelt

ORO.GEN.105 Vedkommende myndighet

For dette vedleggs formål er vedkommende myndighet som utøver tilsyn med operatører som er underlagt sertifiseringsplikt, for operatører som har sitt hovedforetak i en medlemsstat, den myndigheten som denne medlemsstaten har utpekt.

ORO.GEN.110 Operatørens ansvar

- a) Operatøren er ansvarlig for at luftfartøyet brukes i samsvar med vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, de relevante kravene i dette vedlegg og operatørens sertifikat.
- b) Hver flyging skal gjennomføres i samsvar med bestemmelsene i driftshåndboken.
- c) Operatøren skal opprette og vedlikeholde et system for å utøve operasjonell kontroll over enhver flyging som gjennomføres i henhold til vedkommendes sertifikat.
- d) Operatøren skal sikre at vedkommendes luftfartøyer har det utstyret og at besetningene har de kvalifikasjonene som kreves for operasjonsområdet og typen operasjon.
- e) Operatøren skal sikre at alt personell som pålegges eller deltar direkte i bakkevirksomhet og luftfartoperasjoner, har fått tilstrekkelig opplæring, har vist seg egnet til de bestemte oppgavene de er tildelt og er kjent med sitt ansvar og forholdet mellom slike oppgaver og operasjonen som helhet.
- f) Operatøren skal fastsette prosedyrer og instruksjoner for sikker drift av hver luftfartøytype, som omfatter bakkepersonellet og besetningsmedlemmenes oppgaver og ansvarsområder på bakken og ved flyging. Disse prosedyrene skal ikke kreve at besetningsmedlemmene utfører andre oppgaver under kritiske faser av flygingen enn dem som kreves for sikker drift av luftfartøyet.
- g) Operatøren skal sikre at alt personell gjøres oppmerksomme på at de må overholde lovene, forskriftene og prosedyrene i de statene der operasjoner utføres og som gjelder for utøvelsen av deres oppgaver.
- h) Operatøren skal utarbeide et sjekklistesystem for hver luftfartøytype til bruk for besetningsmedlemmene i alle faser av flygingen ved normale forhold, ved unormale forhold og i nødssituasjoner, for å sikre at prosedyrene i driftshåndbøkene følges. Utforming og bruken av sjekklister skal følge prinsipper knyttet til menneskelige faktorer og ta hensyn til den seneste relevante dokumentasjonen fra luftfartøyprodusenten.
- i) Operatøren skal angi prosedyrer for flygeplanlegging for å sørge for sikker gjennomføring av flygingen basert på hensynet til luftfartøyets ytelse, andre driftsmessige begrensninger og relevante forventede forhold på den ruten som skal følges, og på de aktuelle flyplassene eller operasjonsstedene. Disse prosedyrene skal være angitt i driftshåndboken.
- j) Operatøren skal utarbeide og vedlikeholde opplæringsprogrammer for farlig gods for personellet, slik det kreves i de tekniske forskriftene, og de skal gjennomgå og godkjennes av vedkommende myndighet. Opplæringsprogrammene skal svare til personellet's ansvarsområder.

ORO.GEN.115 Søknad om godkjenningssertifikat

- a) Søknaden om godkjenningssertifikat eller en endring av et eksisterende sertifikat skal gjøres i en form og på en måte som er fastsatt av vedkommende myndighet, idet det tas hensyn til gjeldende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

- b) De som søker om sertifikat for første gang, skal gi vedkommende myndighet dokumentasjon som viser hvordan de vil oppfylle kravene fastsatt i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler. Slik dokumentasjon skal inneholde en beskrivelse av hvordan endringer som ikke krever forhåndsgodkjenning, vil bli håndtert og meldt til vedkommende myndighet.

ORO.GEN.120 Samsvarskriterier

- a) Alternative samsvarskriterier til dem som er vedtatt av Byrådet, kan brukes av en operatør for å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.
- b) Dersom en operatør som er underlagt sertifisering, ønsker å bruke alternative samsvarskriterier i stedet for akseptable samsvarskriterier (AMC) vedtatt av Byrådet for å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, skal den før den gjennomfører disse, gi vedkommende myndighet en fullstendig beskrivelse av de alternative samsvarskriteriene. Beskrivelsen skal inneholde eventuelle revisjoner av driftshåndbøker eller prosedyrer som kan være relevante, samt en vurdering som dokumenterer at gjennomføringsreglene er oppfylt.

Operatøren kan gjennomføre disse alternative samsvarskriteriene med forbehold om forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet og ved mottak av meldingen som fastsatt i ARO.GEN.120 bokstav d).

ORO.GEN.125 Vilkår for godkjenning og en operatørs særskilte rettigheter

En sertifisert operatør skal overholde virkeområdet og de særskilte rettighetene definert i de driftsspesifikasjonene som er knyttet til godkjenningssertifikatet.

ORO.GEN.130 Endringer

- a) Enhver endring som påvirker:
- 1) virkeområdet for sertifikatet eller en operatørs driftsspesifikasjoner, eller
 - 2) et av elementene i operatørens ledelsessystem, som påkrevd i ORO.GEN.200 bokstav a) nr. 1) og bokstav a) nr. 2),

krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.

- b) Når det gjelder endringer som krever forhåndsgodkjenning i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, skal operatøren søke om og få en godkjenning utstedt av vedkommende myndighet. Søknaden skal inngis før endringen finner sted, slik at vedkommende myndighet kan avgjøre om forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler fortsatt er overholdt, og om nødvendig endre godkjenningssertifikatet og de tilhørende godkjenningvilkårene.

Operatøren skal gi vedkommende myndighet all relevant dokumentasjon.

Endringen skal gjennomføres først ved mottak av formell godkjenning fra vedkommende myndighet i samsvar med ARO.GEN.330.

Operatøren skal i forbindelse med slike endringer drive virksomhet på de vilkårene som er fastsatt av vedkommende myndighet, etter hva som er relevant.

- c) Endringer som ikke krever forhåndsgodkjenning, skal håndteres og meldes til vedkommende myndighet som definert i prosedyren godkjent av vedkommende myndighet i samsvar med ARO.GEN.310 bokstav c).

ORA.GEN.135 Fortsatt gyldighet

- a) Godkjenningssertifikatet er fortsatt gyldig forutsatt at:
- 1) operatøren fortsatt oppfylle de relevante kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, idet det tas hensyn til bestemmelsene knyttet til håndteringen av avvikene som angitt under ORO.GEN.150,
 - 2) vedkommende myndighet gis tilgang til operatøren som definert i ORO.GEN.140 for å avgjøre om de relevante kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler fortsatt er oppfylt og
 - 3) godkjenningen ikke gis avkall på eller tilbakekalles.

- b) Dersom godkjenningen gis avkall på eller tilbakekalles, skal godkjenningssertifikatet umiddelbart sendes tilbake til vedkommende myndighet.

ORO.GEN.140 Adgang

- a) For at det skal kunne avgjøres om de relevante kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler er oppfylt, skal operatøren når som helst gi adgang til alle anlegg, luftfartøyer, dokumenter, registre, data, prosedyrer eller annet materiale som er relevant for virksomheten som skal sertifiseres, uavhengig av om den er satt ut til en underleverandør eller ikke, for enhver person som er godkjent av en av følgende myndigheter:

- 1) vedkommende myndighet definert i ORO.GEN.105,
- 2) myndigheten som handler i henhold til bestemmelsene i ARO.GEN.300 bokstav d), ARO.GEN.300 bokstav e) eller ARO.RAMP.

- b) Adgang til luftfartøyet nevnt i bokstav a) skal omfatte muligheten til å gå om bord og forbli om bord i luftfartøyet under flyging, med mindre annet blir bestemt av fartøysjefen for førerkabinen i samsvar med CAT.GEN.MPA.135 av hensyn til sikkerheten.

ORO.GEN.150 Avvik

Etter at melding om avvik er mottatt, skal operatøren:

- a) finne den opprinnelige årsaken til manglende samsvar,
- b) utarbeide en plan for korrigerende tiltak, og
- c) vise at korrigerende tiltak er gjennomført til vedkommende myndighets tilfredshet, innen en frist avtalt med nevnte myndighet i henhold til ARO.GEN.350 bokstav d).

ORO.GEN.155 Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem

Operatøren skal gjennomføre:

- a) alle sikkerhetstiltak pålagt av vedkommende myndighet i samsvar med ARO.GEN.135 bokstav c), og
- b) all relevant obligatorisk sikkerhetsinformasjon utstedt av Byrået, herunder luftdyktighetsdirektiver.

ORO.GEN.160 Rapportering av hendelser

- a) Operatøren skal rapportere til vedkommende myndighet, og til enhver annen organisasjon som operatørens hjemstat krever skal underrettes, om enhver ulykke, alvorlig hendelse og hendelse som definert i europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010⁽¹⁾ og direktiv 2003/42/EF.
- b) Med forbehold for bokstav a) skal operatøren rapportere til vedkommende myndighet og til organisasjonen som er ansvarlig for luftfartøyet konstruksjon, enhver hendelse, funksjonssvikt, teknisk feil, overskridelse av tekniske begrensninger, hendelse som vil kunne framheve unøytaktige, ufullstendige eller tvetydige opplysninger i data som er fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003⁽²⁾ eller andre uregelmessige omstendigheter som har eller kan ha satt sikker drift av luftfartøyet i fare, men som ikke har ført til en ulykke eller alvorlig hendelse.
- c) Med forbehold for forordning (EU) nr. 996/2010, direktiv 2003/42/EF, kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007⁽³⁾ og kommisjonsforordning (EF) nr. 1330/2007⁽⁴⁾ skal rapportene nevnt i bokstav a) og b) utarbeides i et format og på en måte som er fastsatt av vedkommende myndighet og inneholder alle relevante opplysninger om tilstanden som operatøren kjenner til.
- d) Rapportene skal utarbeides så snart som praktisk mulig, men under alle omstendigheter innen 72 timer etter at operatøren har konstatert den tilstanden som rapporten omhandler, med mindre særlige omstendigheter forhindrer dette.

⁽¹⁾ EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35.

⁽²⁾ EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6.

⁽³⁾ EUT L 294 av 13.11.2007, s. 3.

⁽⁴⁾ EUT L 295 av 14.11.2007, s. 7.

- e) Dersom det er relevant, skal operatøren utarbeide en oppfølgingsrapport for å gi nærmere opplysninger om hvilke tiltak den har til hensikt å treffe for å forebygge lignende hendelser senere, så snart disse tiltakene er fastsatt. Denne rapporten skal utarbeides i et format og på en måte som er fastsatt av vedkommende myndighet.

AVSNITT 2

Ledelse

ORO.GEN.200 Ledelsessystem

- a) Operatøren skal opprette, gjennomføre og vedlikeholde et ledelsessystem som omfatter følgende:
- 1) klart definerte linjer med hensyn til ansvar og ansvarlighet i hele operatørens organisasjon, herunder at ansvarlig leder har et direkte ansvar for sikkerheten,
 - 2) en beskrivelse av operatørens overordnede filosofi og prinsipper med hensyn til sikkerhet, dvs. retningslinjene for sikkerhet,
 - 3) identifikasjon av flysikkerhetsrisikoer som følge av operatørens virksomhet, en vurdering av slike farer og risikohåndtering i den forbindelse, herunder treffe tiltak for å minske risikoen og kontrollere hvor effektive de er,
 - 4) tiltak for å sikre at personellet til enhver tid har nødvendig opplæring og kompetanse til å utføre sine oppgaver,
 - 5) dokumentasjon av alle nøkkelprosesser i ledelsessystemet, herunder en prosess for å gjøre personell klar over sitt ansvar, samt prosedyren for å endre denne dokumentasjonen,
 - 6) en ordning for å kontrollere at operatøren oppfyller de relevante kravene. Denne kontrollen skal omfatte et system for tilbakemelding av avvik til den ansvarlige lederen for å sikre effektiv gjennomføring av eventuelle korrigerende tiltak, og
 - 7) eventuelle tilleggskrav som er fastsatt i de relevante kapitlene i dette vedlegg eller andre relevante vedlegg.
- b) Ledelsessystemet skal stå i forhold til operatørens størrelse og virksomheten art og kompleksitet, og det skal tas hensyn til de farer og risikoer som er forbundet med denne virksomheten.

ORO.GEN.205 Virksomhet som er omfattet av en underleverandøravtale

- a) Virksomhet satt ut til underleverandør omfatter all virksomhet innenfor rammen av operatørens godkjenning, utøvd av en annen organisasjon som enten selv er sertifisert til å utøve en slik virksomhet eller som, dersom den ikke er sertifisert, arbeider i henhold til operatørens godkjenning. Dersom operatøren setter ut en del av sin virksomhet, skal den tjenesten eller det produktet som settes ut eller kjøpes inn, oppfylle gjeldende krav.
- b) Dersom den sertifiserte operatøren setter ut en del av sin virksomhet til en organisasjon som ikke selv er sertifisert til å utøve slik virksomhet i samsvar med denne del, skal denne organisasjonen arbeide i henhold til operatørens godkjenning. Organisasjonen som er oppdragsgiver, skal sikre at vedkommende myndighet får tilgang til organisasjonen som yter underleveransen, for å kunne fastslå om gjeldende krav fortsatt oppfylles.

ORO.GEN.210 Krav til personell

- a) Operatøren skal utnevne en ansvarlig leder med myndighet til å sikre at all virksomhet kan finansieres og utføres i samsvar med gjeldende krav. Ansvarlig leder har ansvar for å opprette og vedlikeholde et effektivt ledelsessystem.
- b) Operatøren skal oppnevne en person eller gruppe personer med ansvar for å sikre at operatøren til enhver tid oppfyller gjeldende krav. Denne eller disse personene er i siste instans ansvarlige overfor ansvarlig leder.
- c) Operatøren skal ha tilstrekkelig kvalifisert personell til at planlagte oppgaver og virksomhet kan utføres i samsvar med gjeldende krav.
- d) Operatøren skal oppbevare egnede fortegnelser over erfaring, kvalifikasjoner og opplæring for å påvise samsvar med bokstav c).
- e) Operatøren skal sikre at alt personell gjøres oppmerksom på de reglene og prosedyrene som er relevante for utøvelsen av deres oppgaver.

ORO.GEN.215 Krav til anlegg

Operatøren skal ha anlegg som gjør det mulig å utføre og styre alle planlagte oppgaver og virksomhet i samsvar med gjeldende krav.

ORO.GEN.220 Dokumentasjon

- a) Operatøren skal ha et system for oppbevaring av dokumentasjon som gir mulighet for tilstrekkelig lagring og pålitelig sporing av all virksomhet, særlig alle deler av ORO.GEN.200.
- b) Formatet på dokumentasjonen skal angis i operatørens prosedyrer.
- c) Dokumentasjonen skal oppbevares på en måte som sikrer beskyttelse mot skade, endring og tyveri.

KAPITTEL AOC**SERTIFISERING AV LUFTFARTSSELSKAPER****ORO.ACC.100 Søknad om godkjenningssertifikat for luftfartsselskap**

- a) Med forbehold for europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008⁽¹⁾ skal operatøren før kommersiell lufttransport påbegynnes, søke om og få et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) utstedt av vedkommende myndighet.
- b) Operatøren skal gi vedkommende myndighet følgende opplysninger:
 - 1) søkerens offisielle navn og firma, besøksadresse og postadresse,
 - 2) en beskrivelse av den foreslåtte virksomheten, herunder type(r) og antall luftfartøyer som skal brukes,
 - 3) en beskrivelse av ledelsessystemet, herunder organisasjonsstruktur,
 - 4) navn på ansvarlig leder,
 - 5) navn på de utnevnte personene som påkrevd i ORO.AOC.135 bokstav a) samt deres kvalifikasjoner og erfaring,
 - 6) en kopi av driftshåndboken som kreves i ORO.MLR.100, og
 - 7) en erklæring om at all dokumentasjon som er sendt til vedkommende myndighet, er kontrollert av søkeren og funnet å oppfylle gjeldende krav.
- c) Søkere skal godtgjøre overfor vedkommende myndighet at:
 - 1) de oppfyller alle gjeldende krav i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, dette vedlegg og vedlegg IV (del-CAT) og vedlegg V (del-SPA) til denne forordning, etter hva som er relevant,
 - 2) alle luftfartøyer som er i drift, har luftdyktighetsbevis i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, og
 - 3) deres organisasjon og administrasjon er egnet og hensiktsmessig ut fra driftens størrelse og omfang.

ORO.AOC.105 Driftsspesifikasjoner og særskilte rettigheter for en AOC-innehaver

Operatørens særskilte rettigheter, herunder dem som er gitt i samsvar med vedlegg V (del-SPA), skal angis i driftsspesifikasjonene for sertifikatet.

ORO.AOC.110 Avtale om leie av luftfartøy*All innleie*

- a) Med forbehold for forordning (EF) nr. 1008/2008 skal enhver avtale om leie av luftfartøyer som brukes av en operatør som er sertifisert i samsvar med denne del, være omfattet av forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.

⁽¹⁾ EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3.

- b) Operatøren som er sertifisert i samsvar med denne del, skal bare leie inn luftfartøyet med besetning fra en operatør som ikke er underlagt et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

Innleie med besetning (wet lease-in)

- c) Den som søker om godkjenning av innleie av et luftfartøy med besetning fra en tredjestatsoperatør, skal overfor vedkommende myndighet godtgjøre at:
- 1) tredjestatsoperatøren har et gyldig AOC utstedt i samsvar med ICAO-vedlegg 6,
 - 2) sikkerhetsstandardene til tredjestatsoperatøren med hensyn til kontinuerlig luftdyktighet og luftfartsoperasjoner tilsvarende de gjeldende kravene fastsatt ved forordning (EF) nr. 2042/2003 og denne forordning, og
 - 3) luftfartøyet har et standard luftdyktighetsbevis som er utstedt i samsvar med ICAO-vedlegg 8.

Innleie uten besetning (dry lease-in)

- d) Den som søker om godkjenning av innleie av et luftfartøy uten besetning registrert i en tredjestat, skal overfor vedkommende myndighet godtgjøre at:
- 1) det er påvist et driftsmessig behov som ikke kan oppfylles ved leie av et luftfartøy som er registrert i EU,
 - 2) varigheten av innleie uten besetning ikke er lengre enn sju måneder i et ethvert tidsrom på tolv påfølgende måneder, og
 - 3) det er sikret at de gjeldende kravene i forordning (EF) nr. 2042/2003 er oppfylt.

Utleie uten besetning (dry lease-out)

- e) En operatør som er sertifisert i samsvar med denne del og har til hensikt å leie ut et av sine fartøyer uten besetning, skal søke om forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet. Søknaden skal ledsages av kopier av den påtenkte leieavtalen eller en beskrivelse av bestemmelsene i leieavtalen, unntatt økonomiske avtaler, og all annen relevant dokumentasjon.

Utleie med besetning (wet lease-out)

- f) Før utleie av et luftfartøy med besetning skal en operatør som er sertifisert i samsvar med denne del, underrette vedkommende myndighet.

ORO.AOC.115 Avtaler om felles rutenummer

- a) Med forbehold for gjeldende EU-sikkerhetskrav til tredjestatsoperatører og luftfartøyer skal en operatør som er sertifisert i samsvar med denne del, inngå en avtale om felles rutenummer med en tredjestatsoperatør bare etter å ha
- 1) kontrollert at tredjestatsoperatøren overholder gjeldende ICAO-standarder, og
 - 2) gitt vedkommende myndighet dokumenterte opplysninger som gjør denne myndigheten i stand til å overholde ARO.OPS.105.
- b) Ved gjennomføring av avtalen om felles rutenummer skal operatøren overvåke og regelmessig vurdere om tredjestatsoperatøren løpende overholder gjeldende ICAO-standarder.
- c) Operatøren som er sertifisert i samsvar med denne del, skal ikke selge og utstede billetter for en flyging utført av en tredjestatsoperatør dersom tredjestatsoperatøren er omfattet av et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005 eller ikke lenger overholder gjeldende ICAO-standarder.

ORO.AOC.120 Godkjenninger for å tilby opplæring av kabinbesetning og utstede kabinbesetningsattester

- a) Dersom operatøren har til hensikt å tilby det opplæringskurset som kreves i vedlegg V (del-CC) i forordning (EF) nr. 290/2012, skal operatøren søke om og få en godkjenning utstedt av vedkommende myndighet. For dette formål skal søkeren dokumentere oppfyllelse av kravene til gjennomføring av og innhold i opplæringskurset fastsatt i CC.TRA.215 og CC.TRA.220 i nevnte vedlegg, og skal overfor vedkommende myndighet oppgi:
- 1) dato for planlagt oppstart av virksomheten,
 - 2) relevante personopplysninger og kvalifikasjoner for instruktørene for de opplæringspunktene som skal dekkes,
 - 3) navn og adresse til det eller de opplæringsstedene der opplæringen skal foregå,

- 4) en beskrivelse av anleggene, opplæringsmetodene, håndbøkene og de representative innretningene som skal brukes, og
 - 5) kursplaner og programmer i tilknytning til opplæringskurs.
- b) Dersom en medlemsstat i samsvar med ARA.CC.200 i vedlegg VI (del-ARA) til forordning (EU) nr. 290/2012 beslutter at operatører kan godkjennes til å utstede kabinbesetningsattester, skal søkeren i tillegg til bokstav a):
- 1) godtgjøre overfor vedkommende myndighet at:
 - i) organisasjonen har den kapasiteten og ansvarligheten som kreves for å utføre denne oppgaven,
 - ii) personellet som utfører undersøkelsene, har de rette kvalifikasjonene og er ikke berørt av interessekonflikt, og
 - 2) framlegge prosedyrene og de angitte vilkårene for å:
 - i) gjennomføre undersøkelsen påkrevd ved CC.TRA.220,
 - ii) utstede kabinbesetningsattester, og
 - iii) framlegge for vedkommende myndighet all relevant informasjon og dokumentasjon knyttet til de attestene den skal utstede, og innehaverne av disse, med sikte på nevnte myndighets arkivering, tilsyn og håndheving.
- c) Godkjenningene nevnt i bokstav a) og b) skal angis i driftsspesifikasjonene.

ORO.AOC.125 Ikke-kommersielle operasjoner med luftfartøyer som AOC-innehaveren har angitt i driftsspesifikasjonene

Innehaveren av et AOC kan utføre ikke-kommersiell transport med et luftfartøy som ellers brukes til kommersiell lufttransport som er oppført i driftsspesifikasjonene i vedkommendes AOC, forutsatt at operatøren:

- a) beskriver disse operasjonene i detalj i driftshåndboken, herunder
 - 1) angivelse av gjeldende krav,
 - 2) en tydelig angivelse av forskjeller mellom driftsprosedyrer som brukes ved gjennomføring av kommersielle og ikke-kommersielle operasjoner,
 - 3) en metode for å sikre at alt personell som er involvert i operasjonen, er fullt ut kjent med tilhørende prosedyrer,
- b) framlegger for vedkommende myndighet de angitte forskjellene mellom driftsprosedyrene nevnt i bokstav a) nr. 2) til forhåndsgodkjenning.

ORO.AOC.130 Overvåking av flygedata — fly

- a) Operatøren skal fastsette og vedlikeholde et system for overvåking av flygedata som skal være integrert i ledelsessystemet, for fly med en største sertifisert startmasse på mer enn 27 000 kg.
- b) Systemet for overvåking av flygedata skal ikke kunne knyttes til sanksjoner, og det skal ha tilstrekkelig sikkerhet til å beskytte datakilden(e).

ORO.AOC.135 Personellkrav

- a) I samsvar med ORO.GEN.210 bokstav b) skal operatøren skal utnevne personer som har ansvar for ledelse og tilsyn innen følgende områder:
 - 1) luftfartsoperasjoner,
 - 2) opplæring av besetningen,
 - 3) bakkevirksomhet,
 - 4) kontinuerlig luftdyktighet i samsvar med forordning (EF) nr. 2042/2003.

b) Tilstrekkelig personell og dets kompetanse

- 1) Operatøren skal ha tilstrekkelig personell til å ivareta planlagt bakkevirksomhet og flyginger.
- 2) Alt personell som er utpekt til eller direkte involvert i bakkevirksomhet eller luftfartoperasjoner, skal
 - i) ha relevant opplæring,
 - ii) godtgjøre sin kompetanse til å utføre de oppgavene de er utpekt til og
 - iii) være kjent med sitt ansvar og forholdet mellom disse oppgavene og operasjonen som helhet.

c) Tilsyn med personell

- 1) Operatøren skal utnevne et tilstrekkelig antall tilsynsførere, idet det tas hensyn til operatørens organisasjon og hvor mange som er ansatt.
- 2) Tilsynsførernes oppgaver og ansvarsområder skal være definert, og andre nødvendige ordninger skal tilrettelegges slik at det sikres at de kan ivareta sine tilsynsoppgaver.
- 3) Tilsyn med besetningsmedlemmer og personell som er involvert i virksomheten, skal føres av enkeltpersoner med tilstrekkelig erfaring og ferdigheter til å sikre at standardene som er angitt i driftshåndboken, overholdes.

ORO.AOC.140 Krav til anlegg

I samsvar med ORO.GEN.215 skal operatøren:

- a) benytte egnede bakkearbeidsanlegg for å ivareta sikker håndtering av sine flyginger,
- b) sikre at det ved hovedbasen finnes støtteanlegg som er egnet for operasjonsområdet og typen operasjon, og
- c) sikre at det ved hver operasjonsbase finnes tilstrekkelig tilgjengelig arbeidsplass for personell hvis arbeid kan påvirke flygingenes sikkerhet. Det skal tas hensyn til behovene til bakkepersonell, til personell som arbeider med operasjonell kontroll, til lagring og framskaffelse av grunnleggende dokumentasjon og til besetningenes reiseplanlegging.

ORO.AOC.150 Dokumentasjonskrav

- a) Operatøren skal treffe tiltak for utarbeiding av håndbøker og annen påkrevd dokumentasjon og tilhørende endringer.
- b) Operatøren skal straks kunne distribuere driftsinstrukser og annen informasjon.

KAPITTEL MLR**HÅNDBØKER, LOGGBØKER OG JOURNALER****ORO.MLR.100 Driftshåndbok — generelt**

- a) Operatøren skal utarbeide en driftshåndbok som angitt i punkt 8 b i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Innholdet i driftshåndboken skal gjenspeile kravene angitt i dette vedlegg, vedlegg IV (del-CAT) og vedlegg V (del-SPA), etter hva som er relevant, og skal ikke være i strid med vilkårene i driftsspesifikasjonene i godkjenningssertifikatet for luftfartsselskaper (AOC).
- c) Driftshåndboken kan utstedes i atskilte deler.
- d) Alt driftspersonell skal ha enkel tilgang til de delene av driftshåndboken som er relevante for deres oppgaver.
- e) Driftshåndboken skal holdes à jour. Alt personell skal gjøres oppmerksom på de endringene som er relevante for deres oppgaver.
- f) Hvert besetningsmedlem skal gis et personlig eksemplar av de relevante delene av driftshåndboken som gjelder for deres oppgaver. Alle innehavere av en driftshåndbok, eller relevante deler av den, er ansvarlig for å holde den à jour med de endringene eller revisjonene som operatøren leverer.

g) For AOC-innehavere gjelder følgende:

- 1) For endringer som skal meldes i samsvar med ORO.GEN.115 bokstav b) og ORO.GEN.130 bokstav c), skal operatøren levere de påtenkte endringene til vedkommende myndighet i forkant av ikrafttredelsesdatoen, og
 - 2) for endringer i prosedyrer i forbindelse med forhåndsgodkjenningspunkter i samsvar med ORO.GEN.130 skal godkjenning innhentes før endringen trer i kraft.
- h) Uten hensyn til bokstav g) kan disse, dersom det av sikkerhetshensyn kreves umiddelbare endringer eller revisjoner, offentliggjøres og gjøres gjeldende umiddelbart, forutsatt at det er søkt om den nødvendige godkjenning.
- i) Operatøren skal innarbeide alle endringer og revisjoner som vedkommende myndighet krever.
- j) Operatøren skal sikre at opplysninger som hentes fra godkjente dokumenter, og eventuelle endringer av disse, gjenspeiles korrekt i driftshåndboken. Dette er ikke til hinder for at en operatør kan bruke forsiktigere opplysninger og prosedyrer i driftshåndboken.
- k) Operatøren skal sikre at alt personell kan forstå det språket som brukes i de delene av driftshåndboken som gjelder deres oppgaver og ansvarsforhold. Innholdet i driftshåndboken skal ha en utforming som gjør at den kan brukes uten vanskeligheter, og skal overholder prinsippene om menneskelige faktorer.

ORO.MLR.101 Driftshåndbok — struktur

Hovedstrukturen i driftshåndboken skal være som følger:

- a) Del A: Generelt/grunnleggende, som omfatter alle ikke-typerelaterte driftsmessige retningslinjer, instruksjoner og prosedyrer.
- b) Del B: Driftsmessige forhold vedrørende luftfartøyet, som omfatter alle typerelaterte instruksjoner og prosedyrer og tar hensyn til alle forskjeller mellom typer/klasser, varianter eller enkeltluftfartøyer som operatøren bruker.
- c) Del C: Kommersiell lufttransport, som omfatter instruksjoner og informasjon om rute/rolle/område og flyplass/operasjonssted.
- d) Del D: Opplæring, som omfatter alle instruksjoner om personelloplæring som kreves for sikker drift.

ORO.MLR.105 Minsteutstyrsliste

- a) Det skal utarbeides en minsteutstyrsliste (MEL) som angitt i nr. 8.a.3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, basert på den relevante referanseminsteutstyrslisten (MMEL) som definert i dataene fastsatt i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.
- b) MEL og eventuelle endringer av denne skal godkjennes av vedkommende myndighet.
- c) Operatøren skal endre MEL etter alle relevante endringer i MMEL innenfor akseptable tidsfrister.
- d) I tillegg til listen over deler skal MEL inneholde:
 - 1) en innledning, herunder veiledning og definisjoner for flygebesetninger og vedlikeholdspersonell som benytter MEL,
 - 2) revisjonsstatus for den MMEL som MEL er basert på, og revisjonsstatus for MEL,
 - 3) virkeområde, omfang og formål for MEL.
- e) Operatøren skal:
 - 1) fastsette utbedringsintervaller for hvert instrument, hver utstyrsdel og hver funksjon oppført i MEL som er ute av drift. Utbedringsintervallet i MEL skal ikke være mer begrensende enn det tilsvarende utbedringsintervallet i MMEL,
 - 2) utarbeide et effektivt utbedringsprogram,
 - 3) bruke luftfartøyet etter utløpet av utbedringsintervallet angitt i MEL bare dersom:
 - i) mangelen er utbedret, eller
 - ii) utbedringsintervallet er forlenget i samsvar med bokstav f).

- f) Med forbehold for godkjenning fra vedkommende myndighet kan operatøren bruke en prosedyre for engangsforlengelse av utbedringsintervaller i kategori B, C og D, forutsatt at:
- 1) forlengelsen av utbedringsintervallet ligger innenfor rammene for MMEL for luftfartøytypen,
 - 2) forlengelsen av utbedringsintervallet er høyst av like lang varighet som utbedringsintervallet angitt i MEL,
 - 3) forlengelsen av utbedringsintervallet ikke brukes som en normal metode for å gjennomføre utbedring av et punkt på MEL, og brukes bare dersom hendelser som ligger utenfor operatørens kontroll, har forhindret utbedring,
 - 4) en beskrivelse av spesifikke oppgaver og ansvarsområder for å kontrollere forlengelser utarbeides av operatøren,
 - 5) vedkommende myndighet underrettes om alle forlengelser av det gjeldende utbedringsintervallet, og
 - 6) det fastsettes en plan for å gjennomføre utbedringen så tidlig som mulig.
- g) Operatøren skal utarbeide de drifts- og vedlikeholdsprosedyrene som det vises til i MEL, idet det tas hensyn til de drifts- og vedlikeholdsprosedyrene som det vises til i MMEL. Disse prosedyrene skal inngå i operatørens driftshåndbøker eller MEL.
- h) Operatøren skal endre de drifts- og vedlikeholdsprosedyrene som det vises til i MEL, etter en relevant endring i de drifts- og vedlikeholdsprosedyrene som det vises til i MMEL.
- i) Med mindre annet er angitt i MEL, skal operatøren gjennomføre:
- 1) driftsprosedyrene det vises til i MEL ved planlegging av og/eller flyging med den oppførte delen ute av drift, og
 - 2) vedlikeholdsprosedyrene det vises til i MEL, før flyging med den oppførte delen ute av drift.
- j) Med forbehold for spesifikk godkjenning fra vedkommende myndighet i hvert enkelt tilfelle kan operatøren fly et luftfartøy med instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner ute av drift utenfor begrensningene i MEL, men innenfor begrensningene i MMEL, forutsatt at:
- 1) de aktuelle instrumentene, utstyrsdelene eller funksjonene ligger innenfor rammene av MMEL som definert i de dataene som er utarbeidet i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003,
 - 2) godkjenningen ikke brukes som en normal metode for å gjennomføre drift utenfor begrensningene i godkjent MEL, og brukes bare dersom hendelser som ligger utenfor operatørens kontroll, har forhindret samsvar med MEL,
 - 3) operatøren utarbeider en beskrivelse av spesifikke oppgaver og ansvarsområder for å kontrollere driften av luftfartøyet i henhold til slik godkjenning, og
 - 4) det utarbeides en plan for å utbedre instrumenter, utstyrsdeler eller funksjoner som er ute av drift, eller for å gjenoppta driften av luftfartøyet i samsvar med begrensningene i MEL, så tidlig som mulig.

ORO.MLR.110 Reisedagbok

Opplysninger om luftfartøyet, dets besetning og hver reise skal registreres for hver flyging, eller serie flyginger, eller i form av en reisedagbok eller tilsvarende.

ORO.MLR.115 Oppbevaring av dokumentasjon

- a) Dokumentasjonen om virksomheten nevnt i ORO.GEN.200 skal oppbevares i minst fem år.
- b) Følgende opplysninger som brukes til forberedelse og gjennomføring av en flyging, og tilhørende rapporter, skal oppbevares i tre måneder:
- 1) driftsreiseplanen, dersom dette er relevant,
 - 2) ruteavhengig(e) melding(er) til flygere (NOTAM) og orienteringsdokumentasjon for luftfartsinformasjonstjenester (AIS), dersom den er redigert av operatøren,

- 3) masse- og balansedokumentasjon,
- 4) underretning om særlig last, herunder skriftlig informasjon til fartøysjefen om farlig gods,
- 5) reisedagbok eller tilsvarende, og
- 6) flygerapport(er) for registrering av opplysninger om hendelser, eller hendelser som fartøysjefen anser som nødvendige å rapportere eller registrere.

c) Personelldokumentasjon skal oppbevares i følgende tidsrom:

Flygebesetningssertifikat og kabinbesetningsattest	Så lenge besetningsmedlemmet utøver sine særskilte rettigheter etter sertifikatet eller attesten hos luftfartøyoperatøren
Besetningsmedlemmers opplæring, kontroll og kvalifikasjoner	3 år
Dokumentasjon av besetningsmedlemmers aktuelle erfaring	15 måneder
Besetningsmedlemmers rute- og flyplass-/område-kunnskap, dersom det er relevant	3 år
Opplæring i farlig gods, dersom det er relevant	3 år
Opplærings-/kvalifikasjonsjournaler for annet personell som det kreves et opplæringsprogram for	De to seneste opplæringsjournalene

d) Operatøren skal:

- 1) ajourføre registre over all opplæring, kontroll og kvalifikasjoner for hvert besetningsmedlem, som fastsatt i del-ORO, og
 - 2) på anmodning stille slike registre til rådighet for vedkommende besetningsmedlem.
- e) Operatøren skal oppbevare opplysningene som brukes til forberedelse og gjennomføring av en flyging, og opplæringsjournaler for personell, selv om operatøren ikke lenger er operatør av dette luftfartøyet eller arbeidsgiver for dette besetningsmedlemmet, forutsatt at dette er innenfor tidsfristene fastsatt i bokstav c).
- f) Dersom et besetningsmedlem blir besetningsmedlem for en annen operatør, skal operatøren stille besetningsmedlemmets journaler til rådighet for den nye operatøren, forutsatt at dette er innenfor tidsfristene fastsatt i bokstav c).

KAPITTEL SEC

SIKKERHET

ORO.SEC.100.A Sikkerhet i førerkabinen

- a) I et fly som er utstyrt med dør til førerkabinen, skal det være mulig å låse denne døren, og det skal finnes hjelpemidler som kabinbesetningen kan benytte for å varsle flygebesetningen ved mistenkelig aktivitet eller brudd på sikkerhetsregler i kabinen.
- b) Alle passasjerfly med en største sertifiserte startmasse på over 45 500 kg eller med MOPSC på over 60 som er engasjert i kommersiell transport av passasjerer, skal være utstyrt med en godkjent dør til førerkabinen som kan låses og låses opp fra begge flygerplasser, og som er slik utformet at den oppfyller gjeldende luftdyktighetskrav.
- c) I alle fly som er utstyrt med en dør til førerkabinen i samsvar med bokstav b) ovenfor:
 - 1) skal denne døren låses før motorene startes før start, og den skal være låst når det kreves i henhold til sikkerhetsprosedyrer eller av fartøysjefen, inntil motorene stanses etter landing, unntatt når det anses som nødvendig for autorisert personell å komme inn eller gå ut i samsvar med det nasjonale programmet for sivil luftfartssikkerhet,
 - 2) skal det finnes hjelpemidler til overvåking, fra begge flygerplasser, av hele området utenfor førerkabinen for å identifisere personer som ber om å få adgang, og for å oppdage mistenkelig atferd eller en mulig trussel.

ORO.SEC.100.H Sikkerhet i førerkabinen

Dersom det er montert en dør til førerkabinen i et helikopter som flys med sikte på å frakte passasjerer, skal den kunne låses innenfra i førerkabinen for å hindre ulovlig adgang.

KAPITTEL FC***FLYGEBESETNING*****ORO.FC.005 Virkeområde**

I dette kapittel fastsettes krav som skal oppfylles av en operatør som driver kommersiell lufttransport, i forbindelse med flygebesetningers opplæring, erfaring og kvalifikasjoner.

ORO.FC.100 Flygebesetningens sammensetning

- a) Sammensetningen av og antallet flygebesetningsmedlemmer på angitte plasser skal ikke være lavere enn minstekravet som er angitt i luftfartøyets flygehåndbok, eller driftsbegrensningene som er fastsatt for luftfartøyet.
- b) Flygebesetningen omfatter tilleggsmedlemmer dersom driftstypen krever det, og skal ikke være mindre enn det antallet som er angitt i driftshåndboken.
- c) Alle flygebesetningsmedlemmer skal inneha et sertifikat og rettigheter som er utstedt eller godkjent i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 1178/2011⁽¹⁾, og som er relevant for de oppgavene de pålegges.
- d) Flygebesetningsmedlemmet kan under flyging bli avløst fra sine plikter ved betjeningsinnretningene av et annet kvalifisert flygebesetningsmedlem.
- e) Dersom operatøren engasjerer flygebesetningsmedlemmer som arbeider frilans eller deltid, skal operatøren kontrollere at alle gjeldende krav i dette kapittel og de relevante delene av vedlegg I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, herunder kravene til aktuell erfaring, er oppfylt, idet det tas hensyn til alle tjenester som flygebesetningsmedlemmer har levert til andre operatører, særlig for å bestemme:

- 1) samlet antall luftfartøytyper eller varianter som er i drift, og
- 2) gjeldende flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.

ORO.FC.105 Utpeking av fartøysjef

- a) I samsvar med punkt 8.e i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 skal en flyger i flygebesetningen som er kvalifisert som fartøysjef i samsvar med vedlegg I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, utpekes av operatøren som fartøysjef.
- b) Operatøren skal bare utpeke et flygebesetningsmedlem til å fungere som fartøysjef dersom vedkommende har
 - 1) nådd minstenivået for erfaring angitt i driftshåndboken,
 - 2) tilstrekkelig kunnskap om ruten eller området som skal flys, og om flyplassene, herunder alternative flyplasser, innretninger og prosedyrer som skal anvendes,
 - 3) for besetningssamarbeid har fullført en operatørs fartøysjefkurs ved oppgradering fra styrmann til fartøysjef.
- c) Fartøysjefen eller flygeren som gjennomføringen av flygingen kan bli delegert til, skal ha hatt innledende tilvenningsflygeopplæring for den ruten eller det området som skal flys, og om flyplasser, innretninger og prosedyrer som skal brukes. Denne kunnskapen om rute/område og flyplass skal vedlikeholdes ved minst én flyging på ruten eller området eller til flyplassen i løpet av et tidsrom på tolv måneder.
- d) For fly i ytelsesklasse B som er involvert i kommersiell lufttransport etter VFR om dagen, får bokstav c) ikke anvendelse.

⁽¹⁾ EUT L 311 av 25.11.2011, s. 1.

ORO.FC.110 Flymaskinist

Dersom en egen flymaskinistplass er integrert i flyets konstruksjon, skal flygebesetningen omfatte et medlem som er tilstrekkelig kvalifisert i samsvar med gjeldende nasjonale regler.

ORO.FC.115 Opplæring i forvaltning av besetningsressurser (CRM – crew resource management)

- a) Før flygingen skal flygebesetningsmedlemmet ha fått CRM-opplæring som er relevant for vedkommendes rolle, som angitt i driftshåndboken.
- b) Deler av CRM-opplæringen skal inngå i opplæringen for luftfartøytypen eller -klassen, den periodiske opplæringen samt i fartøysjefkurset.

ORO.FC.120 Operatørens omstillingsopplæring

- a) For fly- eller helikopteroperasjoner skal flygebesetningsmedlemmet fullføre operatørens omstillingsopplæring før linjeflyging uten tilsyn begynnes:
 - 1) ved bytte til en luftfartøytype der det kreves ny type- eller klasserettighet, eller
 - 2) ved engasjement hos annen operatør.
- b) Operatørens omstillingsopplæring skal omfatte opplæring på det utstyret som er montert på luftfartøyet, i den grad det er relevant for flygebesetningsmedlemmenes roller.

ORO.FC.125 Differanseopplæring og tilvenningsopplæring

- a) Flygebesetningsmedlemmer skal fullføre differanseopplæring eller tilvenningsopplæring når det kreves ved vedlegg I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, og ved endring av utstyr eller prosedyrer som krever tilleggskunnskap om typer eller varianter som er i drift.
- b) Driftshåndboken skal angi når slik differanseopplæring eller tilvenningsopplæring er påkrevd.

ORO.FC.130 Periodisk opplæring og kontroll

- a) Hvert flygebesetningsmedlem skal fullføre årlig periodisk opplæring og bakkeopplæring som er relevant for den luftfartøytypen eller -varianten som vedkommende tjenestegjør på, herunder opplæring i plassering og bruk av alt nød- og sikkerhetsutstyr om bord.
- b) Hvert flygebesetningsmedlem skal regelmessig kontrolleres for å dokumentere sin kompetanse i utførelsen av prosedyrer for normale situasjoner, unormale situasjoner og nødssituasjoner.

ORO.FC.135 Flygere kvalifisert til å tjenestegjøre i begge flygerseter

Flygebesetningsmedlemmer som kan bli pålagt å tjenestegjøre i begge flygerseter, skal gjennomføre nødvendig opplæring og kontroll som angitt i driftshåndboken.

ORO.FC.140 Tjeneste på flere enn én type eller variant

- a) Flygebesetningsmedlemmer som tjenestegjør på mer enn én luftfartøytype eller -variant, skal oppfylle kravene fastsatt i dette kapittel for hver type eller variant, med mindre godskriving knyttet til kravene til opplæring, kontroll og aktuell erfaring er definert i dataene som er fastsatt i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, for de relevante typene eller variantene.
- b) Egnede prosedyrer og/eller operasjonelle begrensninger skal angis i driftshåndboken for all tjeneste på flere enn én type eller variant.

ORO.FC.145 Undervisning

- a) All opplæring som kreves i dette kapittel, skal utføres:
 - 1) i samsvar med opplæringsprogrammene og studieplaner som er fastsatt av operatøren i driftshåndboken,
 - 2) av personell med relevante kvalifikasjoner. Når det gjelder flyge- og flysimuleringsopplæring og -kontroll, skal det personellet som gir opplæringen og utfører kontrollene, være kvalifisert i samsvar med vedlegg I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011.

- b) Ved utarbeiding av opplæringsprogrammer og studieplaner skal operatøren ta med de obligatoriske delene for den relevante typen som definert i dataene utarbeidet i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.
- c) Opplærings- og kontrollprogrammer, herunder studieplaner og bruk av individuelle opplæringsinnretninger for flysimulering (FSTD), skal godkjennes av vedkommende myndighet.
- d) FSTD skal i størst mulig grad være lik det luftfartøyet som operatøren bruker. Forskjellene mellom FSTD og luftfartøyet skal beskrives og behandles ved en orientering eller opplæring, etter hva som er relevant.
- e) Operatøren skal utarbeide et system for tilstrekkelig kontroll av endringer i FSTD, og for å sikre at disse endringene ikke påvirker opplæringsprogrammenes tilstrekkelighet.

ORO.FC.200 Flygebesetningens sammensetning

- a) Det skal ikke være mer enn ett flygebesetningsmedlem uten erfaring i noen flygebesetning.
- b) Fartøysjefen kan delegere gjennomføringen av flygingen til en annen flyger som er behørig kvalifisert i samsvar med vedlegg I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011, forutsatt at kravene i ORO.FC.105 bokstav b) nr. 1, bokstav b) nr. 2 og bokstav c) er oppfylt.
- c) Særlige krav til flyginger i henhold til instrumentflygeregler (IFR) eller om natten.
 - 1) Flygebesetningen skal minst bestå av to flygere på alle turbopropelldrevne fly med en største godkjente passasjersestekapasitet (MOPSC) på mer enn ni og på alle turbojetfly.
 - 2) Andre fly enn dem som er omfattet av bokstav c) nr. 1), skal flys med en besetning med minst to flygere, med mindre kravene i ORO.FC.202 er oppfylt; i så fall kan de flys med én flyger.
- d) Særlige krav ved helikopterflyginger
 - 1) For helikopterflyginger med MOPSC på mer enn 19, og for flyginger i henhold til IFR med helikoptre med MOPSC på mer enn 9, skal
 - i) besetningen bestå av minst to flygere, og
 - ii) fartøysjefen være innehaver av et trafikkflygersertifikat for helikopter (ATPL)(H) med en instrumentrettighet som er utstedt i samsvar med vedlegg I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011.
 - 2) Flyginger som ikke omfattes av bokstav d) nr. 1), kan utføres av én flyger i henhold til IFR eller om natten dersom kravene i ORO.FC.202 er oppfylt.

ORO.FC.A.201 Flygebesetningsmedlemmers avløsning under flyging

- a) Fartøysjefen kan delegere gjennomføringen av flygingen til
 - 1) en annen kvalifisert fartøysjef eller,
 - 2) bare for flyginger over flygenivå (FL) 200, en flyger som minst har følgende kvalifikasjoner:
 - i) ATPL,
 - ii) omstillingsopplæring og kontroll (herunder typerettighetsopplæring) i samsvar med ORO.FC.220,
 - iii) all periodisk opplæring og kontroll i samsvar med ORO.FC.230 og ORO.FC.240,
 - iv) kjennskap til rute/område og flyplass i samsvar med ORO.FC.105.
- b) Styrmannen kan avløses av
 - 1) en annen kvalifisert flyger,
 - 2) bare for operasjoner over FL 200, en avløsningsstyrmann som minst har følgende kvalifikasjoner:
 - i) gyldig trafikkflygersertifikat (CPL) med instrumentflygerrettighet,

- ii) omstillingsopplæring og kontroll, herunder typerettighetsopplæring, i samsvar med ORO.FC.220, unntatt kravet om start- og landingsopplæring,
 - iii) periodisk opplæring og kontroll i samsvar med ORO.FC.230, unntatt kravet om start- og landingsopplæring.
- c) En flymaskinist kan avløses under flyging av et besetningsmedlem som er behørig kvalifisert i samsvar med gjeldende nasjonale regler.

ORO.FC.202 Flyginger med én flyger i henhold til IFR eller om natten

For å kunne fly i henhold til IFR om natten med en minste flygebesetning på én flyger, som fastsatt i ORO.FC.200 bokstav c) nr. 2) og bokstav d) nr. 2), skal følgende krav oppfylles:

- a) Operatøren skal i driftshåndboken inkludere flygeres program for omstilling og periodisk opplæring, som omfatter tilleggskravene til flyging med én flyger. Flygeren skal ha gjennomført opplæring i operatørens prosedyrer, særlig med hensyn til:
- 1) motorbetjening og håndtering av motorene i nødssituasjoner,
 - 2) bruk av kontrollister for prosedyrer for normale situasjoner, unormale situasjoner og nødssituasjoner,
 - 3) kommunikasjon med flygekontroll (ATC),
 - 4) prosedyrer ved avgang og innflyging,
 - 5) styring av autopilot, dersom relevant,
 - 6) bruk av forenklet underveisdokumentasjon,
 - 7) administrasjon av besetningsressurser (CRM) med én flyger.
- b) De gjentatte kontrollene som kreves i henhold til ORO.FC.230, skal utføres i enkeltflygerrollen på den relevante typen eller klassen av luftfartøy under forhold som er representative for operasjonen.
- c) For flyginger i henhold til IFR skal flygeren ha
- 1) minst 50 timer flygetid i henhold til IFR på den relevante typen eller klassen av fly, hvorav 10 timer som fartøysjef, og
 - 2) i løpet av de foregående 90 dagene ha gjennomført på den relevante typen eller klassen av fly:
 - i) fem IFR-flyginger, herunder tre instrumentinnflyginger, i enkeltflygerrolle, eller
 - ii) en IFR-instrumentinnflygingsprøve.
- d) For flyginger om natten skal flygeren ha:
- 1) minst 15 timer flygetid om natten, som kan inkluderes i de 50 timene flygetid i henhold til IFR i bokstav c) nr. 1), og
 - 2) i løpet av de foregående 90 dagene ha gjennomført på den relevante typen eller klassen av fly:
 - i) tre starter og landinger om natten i enkeltflygerrolle, eller
 - ii) start- og landingsprøve om natten.
- e) For helikopterflyginger i henhold til IFR skal flygeren ha:
- 1) 25 timer samlet IFR-flygeerfaring i det relevante operasjonelle miljøet, og
 - 2) 25 timer flygeerfaring som enkeltflyger på den spesifikke helikoptertypen, godkjent for enkeltflyger-IFR, hvorav 10 timer kan flys under tilsyn, herunder fem sektorer med IFR linjeflyging under tilsyn med bruk av enkeltflygerprosedyrer, og

3) gjennomført i løpet av de siste 90 dagene:

- i) fem IFR-flyginger som enkeltflyger, herunder tre instrumentinnflyginger, utført på et helikopter som er godkjent for dette formål, eller
- ii) en IFR-instrumentinnflygingsprøve som enkeltflyger på den relevante helikoptertypen, flygeopplæringsinnretning (FTD) eller flysimulator (FFS).

ORO.FC.205 Fartøysjefkurs

a) For fly- og helikopteroperasjoner skal fartøysjefkurset omfatte minst følgende:

- 1) opplæring i en FSTD, som omfatter linjeflygingstrening (LOFT) og/eller flygeopplæring,
- 2) operatørens ferdighetskontroll som fartøysjef,
- 3) opplæring i fartøysjefens ansvarsområder,
- 4) linjetrening som fartøysjef under tilsyn i minst
 - i) ti flysektorer for fly, og
 - ii) ti timer, herunder minst ti flysektorer for helikoptre,
- 5) gjennomføring av en linjekontroll som fartøysjef og demonstrasjon av tilstrekkelig kunnskap om ruten eller området som skal flys, og om flyplassene, herunder alternative flyplasser, innretningene og prosedyrene som skal brukes og
- 6) administrasjon av besetningsressurser (CRM).

ORO.FC.215 Operatørens grunnleggende opplæring i administrasjon av besetningsressurser (CRM)

- a) Flygebesetningsmedlemmet skal ha fullført grunnleggende CRM-opplæring før linjeflyging uten tilsyn begynnes.
- b) Grunnleggende CRM-opplæring skal gis av minst én behørig kvalifisert CRM-instruktør som kan bistås av sakkyndige for å gå nærmere inn på bestemte områder.
- c) Dersom flygebesetningsmedlemmet ikke tidligere har fått teoretisk opplæring om menneskelige faktorer opp til ATPL-nivå, skal vedkommende før eller i kombinasjon med grunnleggende CRM-opplæring gjennomføre et teoretisk kurs som tilbys av operatøren og bygger på studieplanen for menneskelig prestasjon og begrensninger for ATPL, som fastsatt i vedlegg I (del-FCL) til forordning (EU) nr. 1178/2011.

ORO.FC.220 Operatørens omstillingsopplæring og kontroll

- a) CRM-opplæring skal være integrert i operatørens omstillingsopplæringskurs.
- b) Etter å ha begynt operatørens omstillingskurs skal flygebesetningsmedlemmet ikke utpekes til flygetjeneste på en annen type eller klasse luftfartøy før kurset er fullført eller avsluttet. Besetningsmedlemmer som bare betjener fly i ytelsesklasse B, kan utpekes til flyginger på andre flytyper i ytelsesklasse B under omstillingskurs, i den grad det er nødvendig for å opprettholde driften.
- c) Hvor mye opplæring som kreves av flygebesetningsmedlemmet for operatørens omstillingskurs, skal bestemmes i samsvar med standardene for kvalifikasjon og erfaring angitt i driftshåndboken, idet det tas hensyn til vedkommendes tidligere opplæring og erfaring.
- d) Besetningsmedlemmet skal gjennomføre:
 - 1) operatørens ferdighetskontroll og opplæring i bruk og kontroll av nød- og sikkerhetsutstyr før linjeflyging under tilsyn (LIFUS) påbegynnes, og
 - 2) linjekontrollen etter gjennomført linjeflyging under tilsyn. For fly i ytelsesklasse B kan LIFUS utføres på ethvert fly i den relevante klassen.

- e) For fly skal flygere som er tildelt en typerettighet basert på et kurs uten flygetid (ZFTT):
- 1) begynne linjeflyging under tilsyn senest 21 dager etter gjennomført ferdighetsprøve eller etter relevant opplæring gitt av operatøren. Innholdet i denne opplæringen skal beskrives i driftshåndboken,
 - 2) gjennomføre seks starter og landinger i en FSTD senest 21 dager etter gjennomført ferdighetsprøve under tilsyn av en typerettighetsinstruktør for fly (TRI(A)) som sitter i det andre flygerstet. Antall starter og landinger kan reduseres dersom godskriving er definert i dataene som er utarbeidet i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003. Dersom disse startene og landingene ikke er gjennomført innen 21 dager, skal operatøren gi oppfriskningsopplæring. Innholdet i denne opplæringen skal beskrives i driftshåndboken,
 - 3) gjennomføre de første fire startene og landingene under LIFUS i flyet under tilsyn av en TRI(A) som sitter i det andre flygerstet. Antall starter og landinger kan reduseres dersom godskriving er definert i dataene som er utarbeidet i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.

ORO.FC.230 Periodisk opplæring og kontroll

- a) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomføre periodisk opplæring og kontroll som er relevant for typen eller varianten av luftfartøy som vedkommende tjenestegjør på.

b) Operatørens ferdighetskontroll

- 1) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomføre operatørens ferdighetskontroller som medlem av en vanlig fullt bemannet flygebesetning for å dokumentere sin kompetanse i utførelsen av prosedyrer for normale situasjoner, unormale situasjoner og nødsituasjoner.
- 2) Dersom det er krav om at flygebesetningsmedlemmet skal kunne tjenestegjøre i henhold til IFR, skal operatørens ferdighetskontroll gjennomføres uten utvendig visuell referanse, etter hva som er relevant.
- 3) Gyldighetstiden for operatørens ferdighetskontroll er seks kalendermåneder. For VFR-flyginger om dagen med fly i ytelsesklasse B som foregår i sesonger som ikke lenger enn åtte påfølgende måneder, er det tilstrekkelig med én ferdighetskontroll hos operatøren. Ferdighetskontrollen skal gjennomføres før kommersiell lufttransport påbegynnes.
- 4) Et flygebesetningsmedlem som deltar i flyginger om dagen og langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker med et annet helikopter enn et motordrevet, teknisk komplisert helikopter, kan gjennomføre operatørens ferdighetskontroll på bare én av de relevante typene som innehas. Operatørens ferdighetskontroll skal hver gang gjennomføres på den typen som det er lengst siden sist ble benyttet i ferdighetskontrollen. De relevante helikoptertypene som kan grupperes i forbindelse med operatørens ferdighetskontroll, skal angis i driftshåndboken.
- 5) Uten hensyn til ORO.FC.145 bokstav a) nr. 2 kan kontrollen, for flyging med andre helikoptre enn motordrevne, teknisk kompliserte helikoptre om dagen og langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker, og fly i ytelsesklasse B, gjennomføres av en kvalifisert fartøysjef som er utnevnt av operatøren, og som har fått opplæring i CRM-begreper og vurdering av CRM-ferdigheter. Operatøren skal underrette vedkommende myndighet om de utnevnte personene.

c) Linjekontroll

- 1) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomføre en linjekontroll på luftfartøyet for å dokumentere sin kompetanse i utførelsen av normal linjedrift som beskrevet i driftshåndboken. Gyldighetstiden for en linjekontroll er tolv kalendermåneder.
- 2) Uten hensyn til ORO.FC.145 bokstav a) nr. 2 kan linjekontroller gjennomføres av en kvalifisert fartøysjef som er utnevnt av operatøren, og som er opplært i CRM-prinsipper og vurdering av CRM-ferdigheter.

d) Opplæring i bruk og kontroll av nød- og sikkerhetsutstyr

Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomføre opplæring og kontroll med hensyn til plassering og bruk av alt nød- og sikkerhetsutstyr om bord. Gyldighetstiden for en kontroll av nød- og sikkerhetsutstyr er tolv kalendermåneder.

e) CRM-opplæring

- 1) CRM-elementer skal integreres i alle relevante faser av den periodiske opplæringen.
- 2) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomgå en egen modulbasert CRM-opplæring. Alle de viktigste emnene i CRM-opplæringen skal dekkes av modulbaserte opplæringsøkter fordelt så jevnt som mulig over et tidsrom på tre år.

- f) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomgå opplæring og flygeopplæring i en FSTD eller et luftfartøy, eller en kombinasjon av FSTD- og luftfartøyopplæring, minst hver 12. kalendermåned.
- g) Gyldighetstidene nevnt i bokstav b) nr. 3, bokstav c) og bokstav d) regnes fra utgangen av den måneden kontrollen ble gjennomført.
- h) Dersom opplæringen eller kontrollene som kreves ovenfor, er gjennomført innenfor de tre siste månedene av gyldighetstiden, regnes den nye gyldighetsperioden fra den opprinnelige utløpsdatoen.

ORO.FC.235 Flygere kvalifisert til å tjenestegjøre i begge flygerseter

- a) Fartøysjefer med oppgaver som krever at de tjenestegjør i begge flygerseter og utfører oppgaver som styrmann, eller fartøysjefer som skal forestå opplæring eller utføre plikter, skal gjennomføre tilleggsopplæring og kontroll som angitt i driftshåndboken. Kontrollen kan gjennomføres samtidig med operatørens ferdighetskontroll angitt i ORO.FC.230 bokstav b).
- b) Tilleggsopplæringen og kontrollen skal omfatte minst følgende:
 - 1) en motorsvikt under start,
 - 2) innflyging og avbrutt innflyging med én motor ute av drift, og
 - 3) landing med én motor ute av drift.
- c) For helikoptre skal fartøysjefer også gjennomføre ferdighetskontroller fra venstre og høyre sete i atskilte ferdighetskontroller, forutsatt at fartøysjefen gjennomfører sin opplæring eller kontroll fra det setet vedkommende vanligvis bruker, dersom ferdighetskontrollen for typerettigheter kombineres med operatørens ferdighetskontroll.
- d) Dersom manøvrer med motor ute av drift gjennomføres i et luftfartøy, skal motorsvikten simuleres.
- e) Ved flyging fra styrmanns sete skal dessuten kontrollene som kreves i ORO.FC.230 for tjenestegjøring i fartøysjefens sete, være gyldige og ajourført.
- f) En flyger som avløser fartøysjefen, skal samtidig med operatørens ferdighetskontroller angitt i ORO.FC.230 bokstav b) ha demonstrert utførelse av øvelser og prosedyrer som normalt ikke vil være avløsende flygers ansvar. Dersom forskjellene mellom venstre og høyre sete ikke er betydelige, kan øvelsen utføres fra et hvilket som helst av setene.
- g) En annen flyger enn fartøysjefen som sitter i fartøysjefens sete, skal samtidig med operatørens ferdighetskontroller angitt i ORO.FC.230 bokstav b) demonstrere utførelse av øvelser og prosedyrer som er fartøysjefens ansvar når vedkommende fungerer som flygerkontrollør. Dersom forskjellene mellom venstre og høyre sete ikke er betydelige, kan øvelsen utføres fra et hvilket som helst av setene.

ORO.FC.240 Tjeneste på flere enn én type eller variant

- a) Prosedyrene eller de operasjonelle begrensningene for tjeneste på mer enn én type eller variant som er fastsatt i driftshåndboken og godkjent av vedkommende myndighet, skal omfatte:
 - 1) laveste erfaringsnivå for flygebesetningsmedlemmer,
 - 2) laveste erfaringsnivå på en type eller variant før opplæring på og flyging med en annen type eller variant kan begynnes,
 - 3) prosessen som ligger til grunn for at flygebesetninger kvalifisert på én type eller variant opplæres og kvalifiseres for en annen type eller variant, og
 - 4) alle relevante krav til aktuell erfaring for hver type eller variant.
- b) Dersom et flygebesetningsmedlem fører både helikoptre og fly, skal vedkommende føre bare én flytype og én helikoptertype.
- c) Bokstav a) gjelder ikke for operasjoner med fly i ytelsesklasse B dersom de er begrenset til enkeltflygerklasser på stempelmotorfly i henhold til VFR om dagen. Bokstav b) gjelder ikke for operasjoner med fly i ytelsesklasse B dersom disse er begrenset til enkeltflygerklasser på stempelmotorfly.

ORO.FC.A.245 Alternativt opplærings- og kvalifiseringsprogram

- a) En flyoperatør som har relevant erfaring, kan erstatte ett eller flere av følgende krav til opplæring og kontroll for flygebesetning med et alternativt opplærings- og kvalifiseringsprogram (ATQP – alternative training and qualification programme) som er godkjent av myndigheten:
- 1) SPA.LVO.120 om opplæring og kvalifikasjoner for flygebesetningen,
 - 2) omstillingsopplæring og kontroll,
 - 3) differanseopplæring og tilvenningsopplæring,
 - 4) fartøysjefkurs,
 - 5) periodisk opplæring og kontroll, og
 - 6) tjeneste på mer enn én type eller variant.
- b) ATQP skal inneholde opplæring og kontroll som fastsetter og opprettholder minst et ferdighetsnivå som tilsvarer det som oppnås gjennom samsvar med bestemmelsene i ORO.FC.220 og ORO.FC.230. Ferdighetsnivået i opplæringen og kvalifikasjonene for flygebesetningen skal påvises før vedkommende myndighet gir ATQP-godkjenning.
- c) En operatør som søker om en ATQP-godkjenning, skal framlegge en gjennomføringsplan for vedkommende myndighet, herunder en beskrivelse av det ferdighetsnivået i opplæringen og kvalifikasjonene for flygebesetningen som skal oppnås.
- d) I tillegg til kontrollene som kreves i ORO.FC.230 og FCL.060, skal hvert flygebesetningsmedlem gjennomføre en linjeorientert evaluering (LOE) i en FSTD. Gyldighetstiden for en LOE er tolv kalendermåneder. Gyldighetstiden regnes fra utgangen av den måneden da kontrollen ble gjennomført. Dersom LOE er gjennomført innenfor de tre siste månedene av gyldighetstiden, regnes den nye gyldighetstiden fra den opprinnelige utløpsdatoen.
- e) Etter to års drift med et godkjent ATQP kan operatøren med godkjenning fra vedkommende myndighet forlenge gyldighetstiden for kontrollene i ORO.FC.230 som følger:
- 1) Operatørens ferdighetskontroll til tolv kalendermåneder. Gyldighetstiden regnes fra utgangen av den måneden da kontrollen ble gjennomført. Dersom kontrollen er gjennomført innenfor de tre siste månedene av gyldighetstiden, regnes den nye gyldighetstiden fra den opprinnelige utløpsdatoen.
 - 2) Linjekontroll til 24 kalendermåneder. Gyldighetstiden regnes fra utgangen av den måneden da kontrollen ble gjennomført. Dersom kontrollen er gjennomført innenfor de seks siste månedene av gyldighetstiden, regnes den nye gyldighetstiden fra den opprinnelige utløpsdatoen.
 - 3) Kontroll av nød- og sikkerhetsutstyr til 24 kalendermåneder. Gyldighetstiden regnes fra utgangen av den måneden da kontrollen ble gjennomført. Dersom kontrollen er gjennomført innenfor de seks siste månedene av gyldighetstiden, regnes den nye gyldighetstiden fra den opprinnelige utløpsdatoen.

ORO.FC.A.250 Fartøysjefer som er CPL(A)-innehavere

- a) En innehaver av en CPL(A) (fly) kan tjenestegjøre som fartøysjef i kommersiell lufttransport på et fly med én flyger bare dersom
- 1) vedkommende har minst 500 timer flygetid på fly eller er innehaver av en gyldig instrumentflygingsrettighet ved befordring av passasjerer i henhold til VFR utenfor en radius på 50 NM (90 km) fra en avgangsflyplass, eller
 - 2) vedkommende har minst 700 timer flygetid på fly, herunder 400 timer som fartøysjef, ved flyging med en flermotorstype i henhold til IFR. Disse timene skal omfatte 100 timer i henhold til IFR og 40 timer med flermotorsflyginger. De 400 timene som fartøysjef kan erstattes med flygetid som styrmann i et etablert besetningssystem med flere flygere som angitt i driftshåndboken, basert på at to timer som styrmann tilsvarer én time som fartøysjef.
- b) For VFR-flyginger med fly i ytelsesklasse B om dagen får bokstav a) nr. 1) ikke anvendelse.

ORO.FC.H.250 Fartøysjefer som er CPL(H)-innehavere

- a) En innehaver av CPL(H) (helikopter) kan tjenestegjøre som fartøysjef i kommersiell lufttransport på et helikopter med én flyger bare dersom
- 1) vedkommende har ved flyging i henhold til IFR minst 700 timer samlet flygetid på helikoptre, herunder 300 timer som fartøysjef. Disse timene skal omfatte 100 timer i henhold til IFR. De 300 timene som fartøysjef kan erstattes med flygetid som styrmann i et etablert besetningssystem med flere flygere som angitt i driftshåndboken, basert på at to timer som styrmann tilsvarer én time som fartøysjef,
 - 2) vedkommende, ved flyging under værforhold for visuell flyging (VMC) om natten, har:
 - i) en gyldig instrumentflygingsrettighet, eller
 - ii) 300 timer flygetid på helikoptre, herunder 100 timer som fartøysjef og 10 timer som flyger om natten.

KAPITTEL CC**KABINBESETNING****ORO.CC.005 Virkeområde**

I dette kapittel fastsettes de kravene som operatøren skal oppfylle ved drift av et luftfartøy med kabinbesetning.

AVSNITT 1**Generelle krav****ORO.CC.100 Kabinbesetningens antall og sammensetning**

- a) Kabinbesetningens antall og sammensetning skal fastsettes i samsvar med 7.a. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, idet det tas hensyn til faktorer eller omstendigheter ved den bestemte flygingen som skal utføres. Minst ett kabinbesetningsmedlem skal tjenestegjøre ved drift av luftfartøyer med MOPSC på over 19 ved befording av én eller flere passasjerer.
- b) For å oppfylle kravene i bokstav a) skal minsteantallet kabinbesetningsmedlemmer være det høyeste av følgende to tall:
- 1) det antallet kabinbesetningsmedlemmer som er fastsatt ved sertifiseringen av luftfartøyet i samsvar med de relevante sertifiseringsspesifikasjonene, for den kabinkonfigurasjonen som operatøren bruker for luftfartøyet, eller
 - 2) dersom tallet i nr. 1) ikke er fastsatt, det antallet kabinbesetningsmedlemmer som er fastsatt ved sertifiseringen av luftfartøyet etter største sertifiserte passasjerkapasitet, minus 1 for hvert hele multiplum av 50 passasjer seter som den kabinkonfigurasjonen som operatøren bruker for luftfartøyet, er mindre enn den største sertifiserte setekapasiteten, eller
 - 3) ett kabinbesetningsmedlem for hvert 50. passasjer sete eller brøkdel av 50 passasjer seter installert på samme dekk i luftfartøyet som skal brukes.
- c) For flyginger der flere enn ett kabinbesetningsmedlem tjenestegjør, skal operatøren utpeke ett kabinbesetningsmedlem som ansvarlig overfor fartøysjefen.

ORO.CC.110 Vilkår for tildeling av oppgaver

- a) Kabinbesetningsmedlemmer skal tildeles oppgaver på et luftfartøy bare dersom de:
- 1) er minst 18 år,
 - 2) er vurdert i samsvar med de relevante kravene i vedlegg IV (del-MED) til forordning (EU) nr. 1178/2011 som fysisk og psykisk skikket til å utføre sine oppgaver og oppfylle sine forpliktelser på en sikker måte, og
 - 3) har gjennomført med positivt resultat all relevant opplæring og kontroll som kreves i dette kapittel, og er i stand til å utføre de tildelte oppgavene i samsvar med prosedyrene i driftshåndboken.

- b) Før kabinbesetningsmedlemmer som arbeider frilans eller deltid, tildeles oppgaver, skal operatøren kontrollere at alle gjeldende krav i dette kapittel er oppfylt, idet det tas hensyn til alle tjenester kabinbesetningsmedlemmet yter for en annen operatør, særlig for å bestemme:

- 1) samlet antall luftfartøytyper og -varianter som er i bruk, og
- 2) gjeldende flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.

- c) Kabinbesetningsmedlemmer i tjeneste samt deres oppgaver i forbindelse med passasjer- og flysikkerhet skal tilkjennegis tydelig overfor passasjerene.

ORO.CC.115 Gjennomføring av opplæringskurs og tilhørende kontroll

- a) Operatøren skal fastsette et detaljert program og en detaljert studieplan for hvert opplæringskurs i samsvar med de gjeldende krav i dette kapittel, og eventuelt i vedlegg V (del-CC) til forordning (EU) nr. 290/2012, for å dekke kabinbesetningsmedlemmenes oppgaver og plikter.
- b) Hvert opplæringskurs skal omfatte teoretisk og praktisk instruksjon samt individuell og kollektiv øvelse som er relevant for hvert opplæringsemne, slik at kabinbesetningsmedlemmet oppnår og opprettholder et tilstrekkelig ferdighetsnivå i samsvar med dette kapittel.
- c) Hvert opplæringskurs skal:
- 1) gjennomføres på en strukturert og realistisk måte, og
 - 2) gis av personell som er kvalifisert for det emnet som skal gjennomgås.
- d) Under eller etter gjennomføring av all opplæring i henhold til dette kapittel skal hvert kabinbesetningsmedlem gjennomgå en kontroll som dekker alle opplæringselementer i det relevante opplæringsprogrammet, unntatt for opplæring i administrasjon av besetningsressurser (CRM). Kontroller skal gjennomføres av personell som er kvalifisert til å kontrollere at kabinbesetningsmedlemmet har oppnådd og/eller opprettholder det påkrevde ferdighetsnivået.
- e) CRM-opplæringskurs, og eventuelt CRM-moduler, skal gis av en CRM-instruktør for kabinbesetning. Dersom CRM-elementer er integrert i annen opplæring, skal en CRM-instruktør for kabinbesetning administrere definisjonen og gjennomføringen av studieplanen.

ORO.CC.120 Grunnopplæringskurs

- a) Hver ny kandidat som ikke allerede innehar en gyldig kabinbesetningsattest utstedt i samsvar med vedlegg V (del-CC) til kommisjonsforordning (EU) nr. 290/2012,
- 1) skal gis et grunnopplæringskurs som angitt i CC.TRA.220 i nevnte vedlegg, og
 - 2) skal med positivt resultat gjennomgå den tilknyttede prøven før annen opplæring i henhold til dette kapittel gjennomføres.
- b) Elementer av grunnopplæringsprogrammet kan kombineres med den første luftfartøyspesifikk opplæringen og operatørens omstillingsopplæring, forutsatt at kravene i CC.TRA.220 er oppfylt og alle slike elementer er registrert som elementer av grunnopplæringskurset i opplæringsjournalene for de aktuelle kabinbesetningsmedlemmene.

ORO.CC.125 Luftfartøytypespesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring

- a) Hvert kabinbesetningsmedlem skal ha gjennomført relevant luftfartøytypespesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring samt tilknyttede kontroller før vedkommende:
- 1) første gang settes i tjeneste som kabinbesetningsmedlem av operatøren, eller
 - 2) settes i tjeneste på en annen luftfartøytype av den aktuelle operatøren.
- b) Ved utarbeiding av programmet og studieplanen for luftfartøyspesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring skal operatøren, dersom de foreligger, ta med de obligatoriske delene for den relevante typen som definert i dataene som er utarbeidet i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.

- c) Programmet for luftfartøytypespesifikk opplæring skal
- 1) omfatte opplæring i og øvelse på en representativ opplæringsinnretning eller i det aktuelle luftfartøyet, og
 - 2) dekke minst følgende elementer av luftfartøytypespesifikk opplæring:
 - i) luftfartøybeskrivelse som er relevant for kabinbesetningens oppgaver,
 - ii) alt installert sikkerhetsutstyr som er relevant for kabinbesetningens oppgaver,
 - iii) betjening og faktisk åpning foretatt av hvert kabinbesetningsmedlem av hver type eller variant av vanlige utganger og nødutganger i normale situasjoner og nødssituasjoner,
 - iv) demonstrasjon av bruk av andre utganger, herunder vinduer i førerkabinen,
 - v) brannvern- og røykbekjempelsesutstyr, dersom slikt er montert,
 - vi) opplæring i bruk av eventuelle evakueringsklir,
 - vii) betjening av seter, sikringsutstyr og oksygensystemer som er relevante ved svikt hos en flyger.
- d) Programmet for operatørens omstillingsopplæring for hver luftfartøytype som skal brukes, skal:
- 1) omfatte opplæring i og øvelse på en representativ opplæringsinnretning eller i det aktuelle luftfartøyet,
 - 2) omfatte opplæring i operatørens alminnelige driftsprosedyrer for kabinbesetningsmedlemmer som første gang skal tildeles oppgaver av operatøren,
 - 3) dekke minst følgende operatørspesifikke opplæringselementer som er relevante for luftfartøytypen som skal brukes:
 - i) beskrivelse av kabinkonfigurasjonen,
 - ii) plassering, fjerning og bruk av alt bærbart sikkerhets- og nødutstyr om bord,
 - iii) alle prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner,
 - iv) håndtering av passasjerer og menneskeansamlinger,
 - v) opplæring i brann- og røykbekjempelse, herunder bruk av alt brannsløkkings- og verneutstyr som er representativt for det som finnes om bord,
 - vi) prosedyrer for evakuering,
 - vii) prosedyrer for svikt hos flyger,
 - viii) gjeldende sikkerhetskrav og -prosedyrer,
 - ix) administrasjon av besetningsressurser.

ORO.CC.130 Differanseopplæring

- a) I tillegg til opplæringen i henhold til ORO.CC.125 skal kabinbesetningsmedlemmet gjennomføre relevant opplæring og kontroll som omfatter eventuelle forskjeller, før vedkommende settes i tjeneste på:
- 1) en annen variant av en luftfartøytype der vedkommende for tiden tjenestegjør, eller
 - 2) en luftfartøytype eller -variant der vedkommende for tiden tjenestegjør, med en annen form for:
 - i) sikkerhetsutstyr,
 - ii) plassering av sikkerhets- og nødutstyr, eller
 - iii) prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner.

b) Programmet for differanseopplæring skal:

- 1) fastsettes om nødvendig på grunnlag av en sammenligning med opplæringsprogrammet gjennomført av kabinbesetningsmedlemmet i samsvar med ORO.CC.125 bokstav c) og d) for den relevante luftfartøytypen, og
 - 2) omfatte opplæring i og øvelse på en representativ opplæringsinnretning eller i det aktuelle luftfartøyet som er relevant for det differanseopplæringselementet som skal gjennomgå.
- c) Ved utarbeiding av programmet og studieplanen for differanseopplæring for en variant av en luftfartøytype som vedkommende for tiden tjenestegjør på, skal operatøren ta med, dersom de foreligger, de obligatoriske delene for den relevante luftfartøytypen og dens varianter som definert i dataene utarbeidet i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.

ORO.CC.135 Tilvenning

Hvert kabinbesetningsmedlem skal, etter gjennomført luftfartøytypespesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring i en luftfartøytype, gjennomføre relevant tilvenning under tilsyn på typen før vedkommende settes i tjeneste som del av det minsteantallet kabinbesetningsmedlemmer som kreves i henhold til ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Periodisk opplæring

- a) Hvert kabinbesetningsmedlem skal årlig gjennomføre periodisk opplæring og kontroll.
- b) Periodisk opplæring skal omfatte de oppgavene hvert kabinbesetningsmedlem tildeles i prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner, samt øvelser som er relevante for hver type og/eller variant av luftfartøyer de skal tjenestegjøre på.
- c) Luftfartøytypespesifikke opplæringselementer:
- 1) Periodisk opplæring skal hvert år for hvert kabinbesetningsmedlem omfatte trening på håndgrep for å simulere betjening av hver type eller variant av vanlige utganger og nødutganger for evakuering av passasjerer.
 - 2) Periodisk opplæring skal i intervaller på høyst tre år også omfatte
 - i) betjening og faktisk åpning foretatt av hvert kabinbesetningsmedlem av hver type eller variant av vanlige utganger og nødutganger i normale situasjoner og nødssituasjoner, i en representativ opplæringsinnretning eller i det aktuelle luftfartøyet,
 - ii) faktisk betjening foretatt av hvert kabinbesetningsmedlem av sikkerhetsdøren i førerkabinen i både normale situasjoner og nødssituasjoner, i en representativ opplæringsinnretning eller i det aktuelle luftfartøyet, og av setet og sikringsutstyret, og en praktisk demonstrasjon av oksygenutstyret som er relevant ved svikt hos en flyger,
 - iii) demonstrasjon av betjening av alle andre utganger, herunder vinduene i førerkabinen, og
 - iv) demonstrasjon av bruk av redningsflåter eller kombinerte sklier/redningsflåter, dersom luftfartøyet er slik utstyrt.
- d) Operatørspesifikke opplæringselementer:
- 1) Periodisk opplæring skal hvert år omfatte
 - i) for hvert kabinbesetningsmedlem:
 - a) plassering og håndtering av alt sikkerhets- og nødutstyr som er installert eller transportert om bord, og
 - b) ikledning av redningsvest, bærbart oksygenutstyr og åndedrettsvern (PBE – protective breathing equipment),
 - ii) stuing av gjenstander i passasjerkabinen,
 - iii) prosedyrer i forbindelse med forurensning av luftfartøyets overflate,
 - iv) nødprosedyrer,
 - v) prosedyrer for evakuering,
 - vi) gjennomgåelse av ulykker og hendelser,
 - vii) administrasjon av besetningsressurser,

- viii) flymedisinske forhold og førstehjelp, herunder tilknyttet utstyr,
 - ix) sikkerhetsprosedyrer.
- 2) Periodisk opplæring skal i intervaller på høyst tre år også omfatte
- i) bruk av pyroteknisk utstyr (faktiske eller representative innretninger),
 - ii) praktisk demonstrasjon av bruk av kontrollister for flygebesetningen,
 - iii) realistisk og praktisk opplæring i bruk av alt brannslukkingsutstyr, herunder vernetøy som er representativt for det som finnes om bord i flyet,
 - iv) for hvert kabinbesetningsmedlem:
 - a) slokking av en brann som er karakteristisk for brann inne i luftfartøyet,
 - b) ikledning og bruk av åndedrettsvern (PBE) i et lukket, simulert røykfritt miljø.
- e) Gyldighetstid:
- 1) Gyldighetstiden for den årlige periodiske opplæringen er 12 kalendermåneder fra utgangen av den måneden da kontrollen ble gjennomført.
 - 2) Dersom den periodiske opplæringen og kontrollen som kreves i bokstav a), er gjennomført innenfor de tre siste kalendermånedene av gyldighetstiden, regnes den nye gyldighetstiden fra den opprinnelige utløpsdatoen.
 - 3) For de treårige tilleggsopplæringselementene angitt i bokstav c) nr. 2 og bokstav d) nr. 2 er gyldighetsperioden 36 kalendermåneder fra utgangen av den måneden da kontrollene ble gjennomført.

ORO.CC.145 Oppfriskingsopplæring

- a) Dersom et kabinbesetningsmedlem i løpet av de seks siste månedene innenfor gyldighetstiden for siste relevante periodiske opplæring og kontroll
- 1) ikke har utført flygetjeneste, skal vedkommende før slik tjeneste tildeles igjen, gjennomføre oppfriskingsopplæring og kontroll for hver luftfartøytype vedkommende skal tjenestegjøre på, eller
 - 2) ikke har utført flygetjeneste på en bestemt luftfartøytype, skal vedkommende før slik tjeneste tildeles igjen, på den aktuelle luftfartøytypen gjennomføre:
 - i) oppfriskingsopplæring og kontroll, eller
 - ii) to tilvenningsflyginger i samsvar med ORO.CC.135.
- b) Programmet for oppfriskingsopplæring for hver luftfartøytype skal minst omfatte:
- 1) nødprosedyrer,
 - 2) prosedyrer for evakuering,
 - 3) betjening og faktisk åpning foretatt av hvert kabinbesetningsmedlem av hver type eller variant av vanlige utganger og nødutganger og av sikkerhetsdøren i førerkabinen i normale situasjoner og nødssituasjoner,
 - 4) demonstrasjon av betjening av alle andre utganger, herunder vinduene i førerkabinen,
 - 5) plassering og håndtering av alt relevant sikkerhets- og nødutstyr som er installert eller transportert om bord.
- c) Operatøren kan velge å erstatte oppfriskingsopplæring med periodisk opplæring dersom kabinbesetningsmedlemmets flygetjeneste begynner igjen innenfor gyldighetstiden for siste periodiske opplæring og kontroll. Dersom denne gyldighetstiden er utløpt, kan oppfriskingsopplæringen erstattes bare med luftfartøytypespesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring som angitt i ORO.CC.125.

AVSNITT 2

Tilleggskrav for kommersiell lufttransport**ORO.CC.200 Kabinsjef**

- a) Dersom det kreves mer enn ett kabinbesetningsmedlem, skal kabinbesetningens sammensetning omfatte en kabinsjef utnevnt av operatøren.
- b) Operatøren skal utnevne kabinbesetningsmedlemmer til stillingen som kabinsjef bare dersom de:
 - 1) har minst ett års erfaring som tjenestegjørende kabinbesetningsmedlem, og
 - 2) har gjennomført et kabinsjefkurs og den tilhørende kontrollen med positivt resultat.
- c) Kabinsjefkurset skal omfatte alle oppgaver og ansvarsområder for kabinsjefer og omfatte minst følgende deler:
 - 1) orientering før flyging,
 - 2) samarbeid med besetningen,
 - 3) gjennomgåelse av operatørens krav og juridiske forpliktelser,
 - 4) rapportering av ulykker og hendelser,
 - 5) menneskelige faktorer og administrasjon av besetningsressurser (CRM), og
 - 6) flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.
- d) Kabinsjefen er ansvarlig overfor fartøysjefen for utførelse og samordning av prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner angitt i driftshåndboken, herunder for avbrytelse av ikke-sikkerhetsrelaterte oppgaver av sikkerhetshensyn.
- e) Operatøren skal fastsette prosedyrer for å velge ut det best kvalifiserte kabinbesetningsmedlemmet til å fungere som kabinsjef dersom utnevnt kabinsjef er ute av stand til å utføre sine oppgaver. Endringer i disse prosedyrene skal meldes til vedkommende myndighet.

ORO.CC.205 Reduksjon av antall kabinbesetningsmedlemmer ved bakkevirksomhet og uforutsette omstendigheter

- a) Dersom det er passasjerer om bord i et luftfartøy, skal det minsteantallet kabinbesetningsmedlemmer som kreves i henhold til ORO.CC.100, finnes om bord i passasjerkabinen.
- b) Med forbehold for vilkårene i bokstav c) kan dette antallet reduseres:
 - 1) under normal bakkevirksomhet som ikke omfatter påfylling/avtanking av drivstoff mens luftfartøyet står parkert, eller
 - 2) under uforutsette omstendigheter dersom passasjerantallet under flygingen reduseres. I så fall skal det inngis en rapport til vedkommende myndighet etter at flygingen er gjennomført.
- c) Vilkår:
 - 1) Prosedyrer som sikrer at det oppnås et tilsvarende sikkerhetsnivå med det reduserte kabinbesetningsantallet, særlig for evakuering av passasjerer, fastsettes i driftshåndboken.
 - 2) Den reduserte kabinbesetningen omfatter en kabinsjef som angitt i ORO.CC. 200.
 - 3) Det kreves minst ett kabinbesetningsmedlem for hvert 50. passasjersete eller påbegynte gruppe à 50 passasjerseter på samme dekk i luftfartøyet.
 - 4) For normal bakkevirksomhet med luftfartøy som krever mer enn ett kabinbesetningsmedlem, skal antallet fastsatt i samsvar med bokstav c) nr. 3) økes slik at det omfatter ett kabinbesetningsmedlem per par av nødutganger på gulvnivå.

ORO.CC.210 Tilleggsvilkår for tildeling av oppgaver

Kabinbesetningsmedlemmer skal tildeles oppgaver og tjenestegjøre på en bestemt type eller variant av et luftfartøy bare dersom de:

- a) innehar en gyldig attest utstedt i samsvar med vedlegg V (del-CC) til forordning (EU) nr. 290/2012,
- b) er kvalifisert for typen eller varianten i samsvar med dette kapittel,
- c) oppfyller de andre relevante kravene i dette kapittel og vedlegg IV (del-CAT),
- d) bruker operatørens kabinbesetningsuniform.

ORO.CC.215 Programmer for opplæring og kontroll og tilhørende dokumentasjon

- a) Opplærings- og kontrollprogrammer, herunder studieplaner som kreves i dette kapittel, skal godkjennes av vedkommende myndighet og angis i driftshåndboken.
- b) Når et kabinbesetningsmedlem har gjennomført et opplæringskurs og den tilknyttede kontrollen med positivt resultat, skal operatøren:
 - 1) ajourføre kabinbesetningsmedlemmets opplæringsjournaler i samsvar med ORO.MLR.115, og
 - 2) gi vedkommende en liste som viser de ajourførte gyldighetstidene som er relevante for typene og variantene av luftfartøy som kabinbesetningsmedlemmet er kvalifisert til å tjenestegjøre på.

ORO.CC.250 Tjeneste på mer enn én luftfartøytype eller -variant

- a) Et kabinbesetningsmedlem skal ikke tjenestegjøre på mer enn tre luftfartøytyper, men et kabinbesetningsmedlem kan likevel, etter godkjenning fra vedkommende myndighet, tjenestegjøre på fire luftfartøytyper dersom, for minst to av typene:
 - 1) sikkerhets- og nødutstyr og typespesifikke prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner ligner hverandre, og
 - 2) ikke-typespesifikke prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner er identiske.
- b) Med hensyn til bokstav a) og for opplæring og kvalifikasjoner for kabinbesetningen skal operatøren anse:
 - 1) hvert luftfartøy som en type eller en variant, idet det eventuelt tas hensyn til de relevante dataene utarbeidet i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 for den relevante typen eller varianten av et luftfartøy, og
 - 2) varianter av en luftfartøytype for å være forskjellige typer dersom de ikke ligner hverandre på følgende punkter:
 - i) bruk av nødutganger,
 - ii) plassering av og type bærbart sikkerhets- og nødutstyr, og
 - iii) typespesifikke nødprosedyrer.

ORO.CC.255 Flyginger med ett kabinbesetningsmedlem

- a) Operatøren skal foreta utvelgelse, rekruttering, opplæring og ferdighetskontroll av kabinbesetningsmedlemmer som skal tildeles tjeneste ved flyging med ett kabinbesetningsmedlem, i henhold til kriterier som er relevante for denne typen flyging.
- b) Kabinbesetningsmedlemmer som ikke har tidligere tjenesteerfaring som eneste kabinbesetningsmedlem, skal tildeles slik tjeneste først etter at de har:
 - 1) gjennomført opplæring i henhold til bokstav c) i tillegg til annen relevant opplæring og kontroll som kreves i dette kapittel,
 - 2) bestått kontrollene som undersøker hvor dyktige de er til å utføre sine oppgaver og oppfylle sine plikter i samsvar med prosedyrene angitt i driftshåndboken, og
 - 3) gjennomført tilvenningsflyging i minst 20 timer og 15 sektorer i den relevante luftfartøytypen under tilsyn av et erfarent kabinbesetningsmedlem.

- c) Det skal legges særlig vekt på følgende tilleggsopplæringselementer for å gjenspeile drift med bare ett kabinbesetningsmedlem:
- 1) ansvar overfor fartøysjefen for utførelse av prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner,
 - 2) betydningen av samordning og kommunikasjon med flygebesetningen, særlig håndtering av uregjerlige eller forstyrrende passasjerer,
 - 3) gjennomgåelse av operatørens krav og juridiske forpliktelser,
 - 4) dokumentasjon,
 - 5) rapportering av ulykker og hendelser, og
 - 6) flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.

KAPITTEL TC

TEKNISK BESETNING VED HEMS-, HHO- ELLER NVIS-OPERASJONER

ORO.TC.100 Virkeområde

I dette kapittel fastsettes de kravene operatøren skal oppfylle ved bruk av et luftfartøy med tekniske besetningsmedlemmer i kommersiell ambulanseflyging med helikopter (HEMS), flyginger med nattsynsystem (NVIS) eller heiseoperasjoner med helikopter (HHO).

ORO.TC.105 Vilkår for tildeling av oppgaver

- a) Tekniske besetningsmedlemmer under HEMS-, HHO- eller NVIS-operasjoner i kommersiell lufttransport skal tildeles oppgaver bare dersom de
- 1) er minst 18 år,
 - 2) er fysisk og psykisk skikket til å utføre sine oppgaver og oppfylle sine forpliktelser på en sikker måte,
 - 3) har gjennomført all relevant opplæring i henhold til dette kapittel for å utføre de tildelte oppgavene,
 - 4) er kontrollert som kvalifisert til å utføre alle tildelte oppgaver i samsvar med prosedyrene angitt i driftshåndboken.
- b) Før tekniske besetningsmedlemmer som er selvstendig næringsdrivende og/eller arbeider frilans eller deltid, tildeles oppgaver, skal operatøren kontrollere at alle gjeldende krav i dette kapittel er oppfylt, idet det tas hensyn til alle tjenester det tekniske besetningsmedlemmet yter for en annen operatør, særlig for å bestemme:
- 1) samlet antall luftfartøytyper og -varianter som er i bruk,
 - 2) gjeldende flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.

ORO.TC.110 Opplæring og kontroll

- a) Operatøren skal fastsette et opplæringsprogram i samsvar med de relevante kravene i denne underdel for å dekke de tekniske besetningsmedlemmenes oppgaver og plikter.
- b) Etter gjennomført grunnopplæring, operatørens omstillingsopplæring, differanseopplæring og periodisk opplæring, skal hvert teknisk besetningsmedlem gjennomgå en kontroll for å påvise sin evne til å utføre prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner.
- c) Opplæring og kontroll skal gjennomføres for hvert opplæringskurs av personell som er kvalifisert og erfarne i emnet som skal gjennomgås. Operatøren skal underrette vedkommende myndighet om personellet som gjennomgår kontrollene.

ORO.TC.115 Grunnopplæring

Før hvert teknisk besetningsmedlem gjennomgår operatørens omstillingsopplæring, skal vedkommende gjennomføre grunnopplæring, herunder:

- a) generell teoretisk kunnskap om luftfart og luftfartslovgivning som dekker alle elementer som er relevante for den tekniske besetningens oppgaver og plikter,

- b) opplæring i brann- og røykbekjempelse,
- c) opplæring i å overleve på land og i vann etter det som er relevant for typen operasjon og operasjonsområdet,
- d) flymedisinske forhold og førstehjelp,
- e) kommunikasjon og relevante CRM-elementer i ORO.FC.115 og ORO.FC.215.

ORO.TC.120 Operatørens omstillingsopplæring

Hvert teknisk besetningsmedlem skal gjennomføre:

- a) operatørens omstillingsopplæring, herunder relevante CRM-elementer
 - 1) før første gang vedkommende tildeles tjeneste som teknisk besetningsmedlem av operatøren, eller
 - 2) ved bytte til en annen luftfartøytype eller -klasse, dersom utstyr eller prosedyrer nevnt i bokstav b) er annerledes.
- b) Operatørs omstillingsopplæring skal omfatte:
 - 1) plassering og bruk av alt sikkerhets- og overlevingsutstyr om bord i luftfartøyet,
 - 2) alle prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner,
 - 3) utstyr om bord som brukes til å utføre oppgaver i luftfartøyet eller på bakken for å bistå flygeren under HEMS-, HHO- eller NVIS-operasjoner.

ORO.TC.125 Differanseopplæring

- a) Hvert tekniske besetningsmedlem skal gjennomføre differanseopplæring ved bytte av utstyr eller prosedyrer på typer eller varianter der vedkommende for tiden tjenestegjør.
- b) Operatøren skal angi i driftshåndboken når slik differanseopplæring kreves.

ORO.TC.130 Tilvenningsflyginger

Hvert teknisk besetningsmedlem skal, etter å ha gjennomført operatørens omstillingsopplæring, gjennomføre tilvenningsflyginger før tjeneste som nødvendig teknisk besetningsmedlem under HEMS-, HHO- eller NVIS-operasjoner.

ORO.TC.135 Periodisk opplæring

- a) Hvert teknisk besetningsmedlem skal innenfor hver tolv månedersperiode gjennomgå periodisk opplæring som er relevant for typen eller klassen av luftfartøy og utstyr som vedkommende tjenestegjør på. CRM-elementer skal integreres i alle relevante faser av den periodiske opplæringen.
- b) Periodisk opplæring skal omfatte teoretisk og praktisk instruksjon og øvelse.

ORO.TC.140 Oppfriskingsopplæring

- a) Hvert teknisk besetningsmedlem som ikke har utført tjeneste i løpet av de seks siste månedene, skal gjennomføre oppfriskingsopplæring som angitt i driftshåndboken.
- b) Et teknisk besetningsmedlem som ikke har utført flygetjeneste på en bestemt luftfartøytype eller -klasse i løpet av de seks siste månedene, skal, før slik tjeneste på denne typen eller klassen tildeles, gjennomføre enten
 - 1) oppfriskingsopplæring på typen eller klassen, eller
 - 2) to tilvenningssektorer på luftfartøytypen eller -klassen.

VEDLEGG IV

KOMMERSIELL LUFTTRANSPORT

[DEL-CAT]

KAPITTEL A

GENERELLE KRAV

CAT.GEN.100 Vedkommende myndighet

Vedkommende myndighet er myndigheten utpekt av medlemsstaten der operatøren har sitt hovedforetak.

AVSNITT 1

Motordrevne luftfartøyer

CAT.GEN.MPA.100 Besetningens ansvar

- a) Et besetningsmedlem har ansvar for korrekt utførelse av sine oppgaver som er
 - 1) knyttet til luftfartøyets sikkerhet og til dem som er om bord i det, og
 - 2) angitt i instruksene og prosedyrene i driftshåndboken.
- b) Et besetningsmedlem skal:
 - 1) rapportere til fartøysjefen enhver feil, svikt, funksjonssvikt eller mangel som etter besetningsmedlemmets mening kan påvirke luftdyktigheten til eller sikker drift av luftfartøyet, herunder nødsystemer, dersom dette ikke allerede er rapportert av et annet besetningsmedlem,
 - 2) rapportere til fartøysjefen alle hendelser som har eller kunne ha satt driftssikkerheten i fare, dersom dette ikke allerede er rapportert av et annet besetningsmedlem,
 - 3) oppfylle de relevante krav i operatørens ordninger for rapportering av hendelser,
 - 4) overholde alle flyge- og tjenestetidsbegrensninger (FTL) og hvilekrav som er relevante for vedkommendes oppgaver,
 - 5) ved utførelse av oppgaver for flere enn én operatør:
 - i) føre sin egen fortegnelse over flyge- og tjenestetider og hvileperioder som nevnt i gjeldende FTL-krav, og
 - ii) gi hver operatør de opplysninger som er nødvendige for å planlegge virksomhet i samsvar med gjeldende FTL-krav.
- c) Et besetningsmedlem skal ikke utføre oppgaver om bord i et luftfartøy:
 - 1) under påvirkning av psykotrope stoffer eller alkohol, eller dersom vedkommende er uskikket på grunn av skade, tretthet, medisiner, sykdom eller andre årsaker,
 - 2) før det er gått en rimelig tid etter dypvannsdykking eller blodgiving,
 - 3) dersom gjeldende medisinske krav ikke er oppfylt,
 - 4) dersom vedkommende er i tvil om sin evne til å utføre sine tildelte oppgaver, eller
 - 5) dersom vedkommende vet eller anser at vedkommende lider av tretthet som omhandlet i 7.f. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, eller på annen måte føler seg uopplagt i en slik grad at flygingen kan settes i fare.

CAT.GEN.MPA.105 Fartøysjefens ansvar

a) Fartøysjefen skal, i tillegg til å overholde CAT.GEN.MPA.100:

- 1) ha ansvaret for sikkerheten til alle besetningsmedlemmer, passasjerer og last om bord, fra det øyeblikk fartøysjefen kommer om bord i luftfartøyet, til fartøysjefen forlater luftfartøyet idet flygingen avsluttes,
- 2) ha ansvaret for drift av og sikkerhet for luftfartøyet:
 - i) for fly, fra det øyeblikk flyet først setter seg i bevegelse i tilknytning til taksing før start, til det øyeblikk det til slutt stopper når flygingen er slutt og motoren(e) som er brukt som hovedframdriftsenhet, er slått av,
 - ii) for helikoptre, når rotorene roterer,
- 3) ha myndighet til å gi alle kommandoer og treffe alle egnede tiltak for å ivareta sikkerheten for luftfartøyet og personer og/eller eiendom som fraktes med det, i samsvar med 7.c i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008,
- 4) ha myndighet til å bortvise enhver person, eller del av last, som kan utgjøre en potensiell fare for sikkerheten til luftfartøyet eller dem om bord,
- 5) nekte en person adgang om bord i luftfartøyet dersom vedkommende synes å være under påvirkning av alkohol eller narkotika i en slik grad at det er sannsynlig at sikkerheten til fartøyet eller dem om bord settes i fare,
- 6) ha rett til å nekte transport av avviste passasjerer, utviste personer eller personer i forvaring dersom transport av dem utgjør en risiko for sikkerheten til luftfartøyet eller dem om bord,
- 7) sikre at alle passasjerer orienteres om plasseringen av nødutganger og plassering og bruk av relevant sikkerhets- og nødutstyr,
- 8) sikre at alle driftsprosedyrer og kontrollister er overholdt i samsvar med driftshåndboken,
- 9) ikke tillate noen besetningsmedlemmer å utføre andre oppgaver under kritiske faser av flygingen enn dem som kreves for sikker drift av luftfartøyet,
- 10) sikre at ferdsskrivere:
 - i) ikke settes ut av funksjon eller slås av under flyging, og
 - ii) i tilfelle en ulykke eller hendelse som er underlagt obligatorisk rapportering:
 - a) ikke slettes med overlegg,
 - b) koples ut umiddelbart etter at flygingen er slutt, og
 - c) koples inn igjen bare med etterforskningsmyndighetens samtykke,
- 11) avgjøre om et luftfartøy med funksjonsfeil skal godtas i samsvar med listen over godtatte konfigurasjonsavvik (CDL) eller minsteutstyslisten (MEL),
- 12) sikre at inspeksjon er utført før flyging i samsvar med kravene i vedlegg I (del-M) til forordning (EF) nr. 2042/2003,
- 13) forvisse seg om at relevant nødutstyr er lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

b) Fartøysjefen, eller flygeren som gjennomføring av flygingen er delegert til, skal i en nødssituasjon som krever umiddelbar beslutning og handling, treffe de tiltak vedkommende anser som nødvendige etter omstendighetene i samsvar med 7.d i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. I slike tilfeller kan fartøysjefen av hensyn til sikkerheten avvike fra regler, driftsprosedyrer og metoder.

- c) Dersom et luftfartøy under flyging har manøvrert som svar på en ACAS-instruks om manøver, skal fartøysjefen inngi en ACAS-rapport til vedkommende myndighet.
- d) Fuglefare og sammenstøt med fugl:
 - 1) Dersom en potensiell fuglefare er observert, skal fartøysjefen underrette enheten for lufttrafikkjenester (ATS) så snart flygebesetningens arbeidsbyrde tillater det.
 - 2) Dersom et luftfartøy som fartøysjefen har ansvar for, har vært utsatt for et sammenstøt med fugl som har forårsaket betydelig skade på luftfartøyet eller tap av eller feil ved en vesentlig funksjon, skal fartøysjefen etter landing inngi en skriftlig rapport om sammenstøtet til vedkommende myndighet.

CAT.GEN.MPA.110 Fartøysjefens myndighet

Operatøren skal treffe alle rimelige tiltak for å sikre at alle personer i luftfartøyet adlyder alle lovlige påbud gitt av fartøysjefen i den hensikt å ivareta sikkerheten for luftfartøyet og for personer eller eiendeler om bord.

CAT.GEN.MPA.115 Annet personell eller andre besetningsmedlemmer enn kabinbesetning i passasjerkabinen

Operatøren skal sikre at annet personell eller andre besetningsmedlemmer enn tjenestegjørende kabinbesetningsmedlemmer som utfører sine oppgaver i passasjerkabinen i et luftfartøy:

- a) ikke blir forvekslet av passasjerene med tjenestegjørende kabinbesetningsmedlemmer,
- b) ikke opptar plasser som er forbeholdt kabinbesetningen,
- c) ikke hindrer tjenestegjørende kabinbesetningsmedlemmer i utføre sine oppgaver.

CAT.GEN.MPA.120 Felles språk

Operatøren skal sikre at alle besetningsmedlemmer kan kommunisere på et felles språk.

CAT.GEN.MPA.125 Taksing av fly

Operatøren skal sikre at et fly takses på transportområdet på en flyplass bare dersom personen ved betjeningsinnretningene:

- a) er en kvalifisert flyger, eller
- b) er utpekt av operatøren og:
 - 1) er kvalifisert til å takse luftfartøyet,
 - 2) er kvalifisert til å bruke radiotelefonen,
 - 3) har fått opplæring i flyplassens utforming, ruter, skilt, merking, lys, flygekontrollsignaler og -instrukser, fraseologi og prosedyrer,
 - 4) er i stand til å følge de driftsstandarter som kreves for at flyet skal bevege seg på en sikker måte på flyplassen.

CAT.GEN.MPA.130 Innkopling av rotor – helikoptre

En helikopterrotor skal koples inn for flygeformål bare med en kvalifisert flyger ved betjeningsinnretningene.

CAT.GEN.MPA.135 Adgang til førerkabinen

- a) Operatøren skal sikre at ingen andre personer enn flygebesetningsmedlemmer som tjenestegjør på en flyging, har adgang til eller transporteres i førerkabinen, med mindre personen:
 - 1) er et tjenestegjørende besetningsmedlem,
 - 2) er en representant for vedkommende myndighet eller myndigheten med ansvar for inspeksjon, dersom dette kreves for at vedkommende skal utføre sine offisielle oppgaver, eller

- 3) har tillatelse etter driftshåndboken og transporteres i henhold til instruks i driftshåndboken.
- b) Fartøysjefen skal sikre at
 - 1) adgang til førerkabinen ikke virker distraherende eller virker inn på gjennomføringen av flygingen, og
 - 2) alle personer som transporteres i førerkabinen, er fortrolige med relevante sikkerhetsprosedyrer.
- c) Fartøysjefen skal treffe den endelige beslutningen om adgang til førerkabinen.

CAT.GEN.MPA.140 Bærbare elektroniske innretninger

Operatøren skal ikke tillate at noen bruker en bærbar elektronisk innretning (PED) som kan påvirke ytelsen til luftfartøyet systemer og utstyr negativt om bord i et luftfartøy, og skal treffe alle rimelige tiltak for å forhindre slik bruk.

CAT.GEN.MPA.145 Opplysninger om nød- og overlevingsutstyr om bord

Operatøren skal sikre at det for umiddelbar kommunikasjon til redningssentraler (RCC) til enhver tid finnes lister med opplysninger om nød- og overlevingsutstyr om bord på alle operatørens luftfartøyer.

CAT.GEN.MPA.150 Nødlanding på vann – fly

Operatøren kan fly et fly som er godkjent for over 30 passasjerer i kabinen, over vann med en avstand fra et landområde som egner seg til nødlanding, på over 120 minutter ved marsjhastighet, eller 400 NM, idet den korteste av disse verdiene velges, bare dersom flyet oppfyller nødlandingskravene fastsatt i gjeldende luftdyktighetsbestemmelser.

CAT.GEN.MPA.155 Transport av krigsvåpen og krigsmateriell

- a) Operatøren kan transportere krigsvåpen og krigsmateriell bare dersom alle stater hvis luftrom skal brukes til flygingen og eventuelle sannsynlige omdirigeringer, har gitt tillatelse til det.
- b) Dersom det er gitt tillatelse, skal operatøren sikre at krigsvåpnene og krigsmateriellet er:
 - 1) lastet i luftfartøyet på et sted som er utilgjengelig for passasjerer under flyging, og
 - 2) når det gjelder skytevåpen, uladd.
- c) Operatøren skal påse at fartøysjefen, før en flyging påbegynnes, mottar nærmere opplysninger om eventuelle krigsvåpen og krigsmateriell som skal transporteres, og om deres plassering om bord i luftfartøyet.

CAT.GEN.MPA.160 Transport av sportsvåpen og -ammunisjon

- a) Operatøren skal treffe alle rimelige tiltak for å sikre at enhver planlagt lufttransport av sportsvåpen blir innrapportert til operatøren.
- b) En operatør som godtar transport av sportsvåpen, skal sikre at de er:
 - 1) lastet i luftfartøyet på et sted som er utilgjengelig for passasjerer under flyging, og
 - 2) for skytevåpen eller andre våpen som kan inneholde ammunisjon, at de er uladd.
- c) Ammunisjon til sportsvåpen kan medbringes i passasjerenes innsjekkede bagasje, med forbehold for visse begrensninger i samsvar med de tekniske forskriftene.

CAT.GEN.MPA.161 Transport av sportsvåpen og -ammunisjon – lettelser

Uten hensyn til CAT.GEN.MPA.160 bokstav b) kan det, for helikoptre med en største sertifiserte startmasse (MCTOM) på høyst 3 175 kg som flys om dagen og langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker, transporteres et sportsvåpen på et sted som er tilgjengelig under flyging, forutsatt at operatøren har fastsatt egnede prosedyrer og det er upraktisk å stue det i utilgjengelige lasterom under flyging.

CAT.GEN.MPA.165 Transportmåte for personer

Operatøren skal treffe alle tiltak for å sikre at ingen person under flygingen oppholder seg i en del av luftfartøyet som ikke er beregnet for plassering av personer, med mindre fartøysjefen har gitt midlertidig adgang:

- a) med sikte på å treffe tiltak som er nødvendige for sikkerheten til luftfartøyet, personer, dyr eller gods, eller
- b) til en del av luftfartøyet der last eller forsyninger oppbevares, og som er slik utformet at det er mulig for en person å få adgang under flyging.

CAT.GEN.MPA.170 Alkohol og narkotika

Operatøren skal treffe alle rimelige tiltak for å sikre at ingen som er påvirket av alkohol eller narkotika i en grad som gjør det sannsynlig at sikkerheten til luftfartøyet eller dem om bord settes i fare, får adgang til eller oppholder seg i et luftfartøy.

CAT.GEN.MPA.175 Trusler mot sikkerheten

Operatøren skal treffe alle rimelige tiltak for å sikre at ingen av vanvare eller uaktsomhet opptrer eller unnlater å opptre og dermed:

- a) setter luftfartøyet eller dem som er om bord, i fare, eller
- b) bidrar til eller tillater at et luftfartøy setter personer eller eiendom i fare.

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal medbringes

- a) Følgende dokumenter, håndbøker og opplysninger skal medbringes på hver flyging som originaler eller kopier, med mindre noe annet er angitt:
 - 1) flygehåndbok (AFM) eller tilsvarende dokumenter,
 - 2) original av registreringsbevis,
 - 3) original av luftdyktighetsbevis (CofA),
 - 4) støysertifikat, herunder en engelsk oversettelse, dersom en slik er gitt av myndigheten med ansvar for å utstede støysertifikat,
 - 5) en bekreftet kopi av godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC),
 - 6) driftsspesifikasjoner som er relevante for luftfartøytypen, utstedt sammen med AOC,
 - 7) eventuell original av luftfartøyet radiolisens,
 - 8) ansvarsforsikringsbevis,
 - 9) reisedagbok eller tilsvarende for luftfartøyet,
 - 10) luftfartøyet tekniske loggbok i samsvar med vedlegg I (del M) til forordning (EF) nr. 2042/2003),
 - 11) eventuelle opplysninger om innlevert ATS-reiseplan,
 - 12) aktuelle og egnede luftfartskart for ruten for den planlagte flygingen og alle ruter som det med rimelighet kan forventes at flygingen kan omdirigeres langs,
 - 13) prosedyrer og opplysninger om visuelle signaler til bruk for luftfartøyer som avskjærer, og som blir avskåret,
 - 14) opplysninger om søk- og redningstjenester for området for den planlagte flygingen, som skal være lett tilgjengelige i førerkabinen,
 - 15) aktuelle deler av driftshåndboken som er relevante for besetningsmedlemmenes oppgaver, og som skal være lett tilgjengelige for besetningsmedlemmene,

- 16) MEL,
 - 17) relevant NOTAM/AIS-orienteringsdokumentasjon,
 - 18) relevant meteorologisk informasjon,
 - 19) eventuelle godsmanifest og/eller passasjerlister,
 - 20) masse- og balansedokumentasjon,
 - 21) driftsreiseplanen, dersom dette er relevant,
 - 22) underretning om eventuelle særlige kategorier av passasjerer (SCP – special categories of passengers), og særlig last, og
 - 23) eventuell annen dokumentasjon som kan være relevant for flygingen eller kreves av de statene som er berørt av flygingen.
- b) Uten hensyn til bokstav a), for flyginger i henhold til visuellflygeregler (VFR) om dagen med andre luftfartøyer enn motordrevne, teknisk kompliserte luftfartøyer som starter og lander på samme flyplass eller operasjonssted innen 24 timer, eller som holder seg innenfor et lokalt område angitt i driftshåndboken, kan følgende dokumenter og opplysninger oppbevares på flyplassen eller operasjonsstedet i stedet:
- 1) støysertifikat,
 - 2) luftfartøyet radiolisens,
 - 3) reisedagbok eller tilsvarende,
 - 4) luftfartøyet tekniske loggbok,
 - 5) NOTAM/AIS-orienteringsdokumentasjon,
 - 6) meteorologisk informasjon,
 - 7) underretning om eventuelle SCP-er og særlig last, og
 - 8) masse- og balansedokumentasjon.
- c) Uten hensyn til bokstav a) kan flygingen ved tap eller tyveri av dokumenter som angitt i bokstav a) nr. 2–8 fortsette til flygingen når sitt bestemmelsessted eller et sted der det kan skaffes erstatningsdokumenter.

CAT.GEN.MPA.185 Opplysninger som skal oppbevares på bakken

- a) Operatøren skal for varigheten av hver flyging eller rekke av flyginger minst sikre:
- 1) at opplysninger som er relevante for flygingen og hensiktsmessig for typen drift, oppbevares på bakken,
 - 2) at opplysningene oppbevares til de er kopiert, på stedet der de skal lagres, eller dersom dette ikke kan gjennomføres,
 - 3) at disse opplysningene medbringes i en brannsikker beholder i luftfartøyet.
- b) Opplysningene omhandlet i bokstav a) omfatter:
- 1) en kopi av driftsreiseplanen, dersom det er relevant,
 - 2) kopier av relevant(e) del(er) av luftfartøyet tekniske loggbok,
 - 3) ruteavhengig NOTAM-dokumentasjon, dersom denne er redigert av operatøren,
 - 4) dokumentasjon av masse og balanse dersom dette kreves og
 - 5) underretning om særskilt last.

CAT.GEN.MPA.190 Framlegging av dokumentasjon og registreringer

Fartøysjefen skal på anmodning fra en person som myndigheten har bemyndiget, framlegge den dokumentasjonen som kreves medbrakt om bord, for denne personen innen en rimelig tidsfrist.

CAT.GEN.MPA.195 Oppbevaring, utarbeiding og bruk av ferdsskriverregistreringer

- a) Etter en ulykke eller hendelse som er underlagt obligatorisk rapportering, skal operatøren av et luftfartøy bevare de originale registreringsdataene i 60 dager, med mindre etterforskningsmyndigheten ber om noe annet.
- b) Operatøren skal gjennomføre driftskontroller og evalueringer av registreringer fra ferdsskriver (FDR – flight data recorder), taleregistratur (CVR – cockpit voice recorder) og datalinje for å sikre utstyrets fortsatte funksjonsdyktighet.
- c) Operatøren skal oppbevare registreringene i det tidsrommet som kreves i henhold til CAT.IDE.A.190 eller CAT.IDE.H, bortsett fra i forbindelse med prøving og vedlikehold av FDR, da inntil én time av det eldste registrerte materialet på prøvingstidspunktet kan slettes.
- d) Operatøren skal oppbevare og holde ajourført dokumentasjon som presenterer de opplysninger som er nødvendige for å konvertere FDR-rådata til parametere uttrykt i tekniske enheter.
- e) Operatøren skal stille til rådighet alle ferdsskriverregistreringer som er oppbevart, dersom vedkommende myndighet bestemmer det.
- f) Med forbehold for europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010⁽¹⁾:
 - 1) kan ikke CVR-registreringer brukes til andre formål enn etterforskning av en ulykke eller rapporteringspliktig hendelse, med mindre alle berørte besetningsmedlemmer og vedlikeholdspersonell har gitt samtykke til det,
 - 2) kan ikke FDR-registreringer eller datalinjeregistreringer brukes til andre formål enn etterforskning av en ulykke eller rapporteringspliktig hendelse, med mindre slike registreringer
 - i) brukes av operatøren utelukkende til formål knyttet til luftdyktighet eller vedlikehold, eller
 - ii) blir anonymisert eller
 - iii) offentliggjøres på vilkår som ivaretar sikkerheten.

CAT.GEN.MPA.200 Transport av farlig gods

- a) Med mindre noe annet er tillatt i henhold til dette vedlegg, skal transport av farlig gods gjennomføres i samsvar med vedlegg 18 til Chicago-konvensjonen, sist endret og utvidet ved de tekniske retningslinjene for sikker transport av farlig gods med luftfartøy (ICAO Doc 9284-AN/905), herunder tillegget og eventuelle tilføyelser eller rettelser.
- b) Farlig gods kan bare transporteres av en operatør som er godkjent i samsvar med vedlegg V (del-SPA) kapittel G, med mindre godset
 - 1) ikke er underlagt de tekniske retningslinjene i samsvar med del 1 i disse retningslinjene, eller
 - 2) medbringes av passasjerer eller besetningsmedlemmer, eller er i bagasjen i samsvar med del 8 i de tekniske forskriftene.
- c) En operatør skal fastsette prosedyrer for å sikre at alle rimelige tiltak treffes for å hindre at farlig gods av vanvare medbringes om bord.
- d) Operatøren skal gi personellet de opplysningene som kreves for at det skal kunne utføre sine oppgaver, som fastsatt i de tekniske forskriftene.
- e) Operatøren skal i samsvar med de tekniske forskriftene umiddelbart avlegge rapport til vedkommende myndighet og vedkommende myndighet i den staten der hendelsen forekom, ved:
 - 1) eventuelle ulykker eller hendelser med farlig gods,

⁽¹⁾ EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35.

- 2) funn av udeklart eller feildeklart farlig gods eller post, eller
 - 3) funn av farlig gods som medbringes av passasjerer eller besetningsmedlemmer, eller i deres bagasje, dersom dette ikke er i samsvar med del 8 i de tekniske forskriftene.
- f) Operatøren skal sikre at passasjerer får informasjon om farlig gods i samsvar med de tekniske forskriftene.
- g) Operatøren skal sørge for at det finnes oppslag om transport av farlig gods på mottakssteder for frakt, i samsvar med de tekniske forskriftene.

KAPITTEL B

DRIFTSPROSEDYRER

AVSNITT 1

Motordrevne luftfartøyer

CAT.OP.MPA.100 Bruk av lufttrafikktenester

- a) Operatøren skal sikre at:
- 1) lufttrafikktenester (ATS) som er relevante for luftrommet og gjeldende luftfartsregler, brukes for alle flyginger når de er tilgjengelige,
 - 2) driftsmessige instruksjoner under flyging som innebærer en endring i ATS-reiseplanen, om mulig samordnes med vedkommende enhet for lufttrafikktenester før de overføres til et luftfartøy.
- b) Uten hensyn til bokstav a) kreves ikke bruk av lufttrafikkteneste, med mindre det er fastsatt i luftromskrav for
- 1) VFR-flyginger om dagen med andre fly enn motordrevne, teknisk kompliserte fly,
 - 2) helikoptre med MCTOM på høyst 3 175 kg som flys om dagen langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker eller
 - 3) lokale helikopteroperasjoner,
- forutsatt at søke- og redningsmidler kan opprettholdes.

CAT.OP.MPA.105 Bruk av flyplasser og operasjonssteder

- a) Operatøren skal bare bruke flyplasser og operasjonssteder som egner seg til den aktuelle typen luftfartøy og den aktuelle operasjonen.
- b) Bruk av operasjonssteder gjelder bare for:
- 1) andre fly enn motordrevne, teknisk kompliserte fly, og
 - 2) helikoptre.

CAT.OP.MPA.106 Bruk av avsidesliggende flyplasser – fly

- a) Bruk av en avsidesliggende flyplass som bestemmelsesflyplass med fly krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.
- b) En avsidesliggende flyplass er en flyplass der drivstoff for flyging til alternativ flyplass og endelig drivstoffreserve som kreves for å nå nærmeste alternative bestemmelsesflyplass, er mer enn:
- 1) for fly med stempelmotorer, drivstoff til å fly i 45 minutter pluss 15 % av planlagt flygetid i marsjhøyde, eller to timer, idet den laveste verdien velges, eller
 - 2) for fly med turbinmotorer, drivstoff til å fly i to timer ved normalt forbruk under flyging over bestemmelsesflyplassen, herunder endelig drivstoffreserve.

CAT.OP.MPA.107 Egned flyplass

Operatøren skal anse en flyplass som egnet dersom flyplassen på det forventede brukstidspunktet er tilgjengelig og utstyrt med nødvendige hjelpetjenester som lufttrafikktenester (ATS), tilstrekkelig belysning, kommunikasjon, værmelding, navigasjonshjelpemidler og nødmeldingstjenester.

CAT.OP.MPA.110 Flyplassens driftsmessige minstekriterier

- a) Operatøren skal fastsette driftsmessige minstekriterier for hver avgangsflyplass, bestemmelsesflyplass eller en alternativ flyplass som planlegges brukt. Disse minstekriteriene skal ikke være lavere enn det som kan fastsettes for slike flyplasser av staten der flyplassen ligger, med mindre vedkommende stat eksplisitt har godkjent dette. Ethvert tillegg som myndigheten angir, skal tilføyes til minstekriteriene.
- b) Bruken av frontruteprojeksjon (HUD), landingssystem med frontruteprojeksjon (HUDLS) eller siktforbedringssystem (EVS) kan muliggjøre flyginger med dårligere sikt enn de fastsatte driftsmessige minstekriteriene for flyplassen dersom det godkjennes i samsvar med SPA.LVO.
- c) Når det fastsettes driftsmessige minstekriterier for flyplassen, skal operatøren ta hensyn til følgende:
 - 1) luftfartøyets type, ytelse og flygeegenskaper,
 - 2) flygebesetningens sammensetning, kvalifikasjoner og erfaring,
 - 3) dimensjoner og egenskaper for rullebanene eller områdene for siste fase av innflygingen og start (FATO) som velges brukt,
 - 4) egnetheten og ytelsen til tilgjengelige visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler på bakken,
 - 5) utstyret som er tilgjengelig i luftfartøyet for navigering og/eller kontroll av flygebanen under start, innflyging, utflyting, landing, utrulling og avbrutt innflyging,
 - 6) for bestemmelse av hinderklaring, de hindringer i områdene for innflyging, avbrutt innflyging og utflyging som kreves for å iverksette alternative beredskapsprosedyrer,
 - 7) hinderfri høyde/høyde for instrumentinnflyging,
 - 8) innretninger til å fastslå og rapportere værforhold, og
 - 9) flygeteknikken som skal brukes under siste fase av innflygingen.
- d) Operatøren skal angi metoden for å bestemme driftsmessige minstekriterier for flyplassen i driftshåndboken.
- e) Minstekriteriene for en bestemt type innflygings- og landingsprosedyre skal brukes bare dersom følgende vilkår er oppfylt:
 - 1) Bakkeutstyret som vises på diagrammet som kreves for planlagt prosedyre, er i funksjon.
 - 2) Luftfartøysystemene som kreves for typen innflyging, er i funksjon.
 - 3) Ytelseskriteriene for luftfartøy som kreves, er oppfylt.
 - 4) Besetningen er tilstrekkelig kvalifisert.

CAT.OP.MPA.115 Innflygingsteknikk – fly

- a) Alle innflyginger skal flys som stabiliserte innflyginger, med mindre vedkommende myndighet har godkjent en bestemt innflyging til en bestemt rullebane.
- b) Ikke-presisjonsinnflyginger
 - 1) CDFA-teknikken skal benyttes for alle ikke-presisjonsinnflyginger.

- 2) Uten hensyn til nr. 1 kan det benyttes en annen innflygingsteknikk for en kombinasjon av en bestemt innflyging/rullebane dersom vedkommende myndighet har godkjent det. I slike tilfeller skal gjeldende minste rullebanesikt (RVR):
- i) økes med 200 m for kategori A- og B-fly og med 400 m for kategori C- og D-fly, eller
 - ii) for flyplasser der det er av interesse for offentligheten å opprettholde aktuelle flyginger og CDFA-teknikken ikke kan anvendes, fastsettes og jevnlig gjennomgås av vedkommende myndighet, idet det tas hensyn til operatørens erfaring, opplæringsprogram og flygebesetningskvalifikasjoner.

CAT.OP.MPA.120 Innflyginger ved hjelp av flybåret radar (ARA) for operasjoner over vann – helikoptre

- a) ARA skal gjennomføres bare dersom:
- 1) radaren gir visuelle referanser for å sikre hinderklaring, og
 - 2) enten:
 - i) laveste nedstigningshøyde (MDH) fastsettes ved hjelp av en radiohøydemåler, eller
 - ii) laveste nedstigningshøyde (MDA) pluss en tilstrekkelig margin anvendes.
- b) ARA-er til rigger eller fartøyer underveis skal gjennomføres bare ved flyginger med flere besetningsmedlemmer.
- c) Beslutningsområdet skal gi tilstrekkelig hinderklaring ved avbrutt innflyging fra ethvert bestemmelsessted der ARA er planlagt.
- d) Innflygingen kan fortsette forbi beslutningsområdet eller under MDA/H bare dersom det er opprettet visuell referanse med bestemmelsesstedet.
- e) For flyginger med én flyger skal relevante tillegg tilføyes til MDA/H og beslutningsområdet.

CAT.OP.MPA.125 Instrumentprosedyrer for avgang og innflyging

- a) Operatøren skal sikre at prosedyrene for instrumentavgang og instrumentinnflyging som er fastsatt av staten der flyplassen ligger, benyttes.
- b) Uten hensyn til bokstav a) kan en fartøysjef godta en ATC-klarering som avviker fra den offentliggjorte avgangs- eller ankomstruten, forutsatt at kriteriene for hinderklaring overholdes og det tas fullt hensyn til driftsforholdene. Siste fase av innflygingen skal i alle tilfeller flys visuelt eller i samsvar med fastsatt prosedyre for instrumentinnflyging.
- c) Uten hensyn til bokstav a) kan operatøren anvende andre prosedyrer enn dem som omhandles i bokstav a), forutsatt at de er godkjent av den stat der flyplassen befinner seg, og er angitt i driftshåndboken.

CAT.OP.MPA.130 Prosedyrer for støyreduksjon – fly

- a) Med unntak av VFR-flyginger med andre fly enn motordrevne, teknisk kompliserte fly skal operatøren fastsette egnede driftsprosedyrer for avgang og ankomst/innflyging for hver flytype, der det tas hensyn til behovet for å begrense virkningen av luftfartøystøy.
- b) Prosedyrene skal:
- 1) sikre at sikkerheten går foran støyreduksjon, og
 - 2) være enkle og sikre å bruke uten at besetningens arbeidsbyrde økes vesentlig under kritiske faser av flygingen.

CAT.OP.MPA.131 Prosedyrer for støyreduksjon – helikoptre

- a) Operatøren skal sikre at prosedyrene for start og landing tar hensyn til behovet for å begrense virkningen av helikopterstøy.

b) Prosedyrene skal:

- 1) sikre at sikkerheten går foran støyreduksjon, og
- 2) være enkle og sikre å bruke uten at besetningens arbeidsbyrde økes vesentlig under kritiske faser av flygingen.

CAT.OP.MPA.135 Flygeruter og -områder – alminnelige bestemmelser

a) Operatøren skal sikre at driften skjer bare langs ruter eller innenfor områder der:

- 1) det finnes bakkeanlegg og -tjenester, herunder meteorologiske tjenester, som er egnet for den planlagte flygingen,
- 2) luftfartøys ytelse er tilstrekkelig til at kravene til minsteflygehøyde oppfylles,
- 3) luftfartøys utstyr oppfyller minstekravene til den planlagte flygingen, og
- 4) egnede kart og diagrammer er tilgjengelige.

b) Operatøren skal sikre at flygingen foretas i samsvar med eventuelle begrensninger som vedkommende myndighet har angitt med hensyn til flygeruter eller -områder.

c) Bokstav a) nr. 1) får ikke anvendelse på VFR-flyginger om dagen med andre luftfartøyer enn motordrevne, teknisk kompliserte luftfartøyer under flyginger som starter og slutter på samme flyplass eller operasjonssted.

CAT.OP.MPA.136 Flygeruter og -områder – enmotorsfly

Operatøren skal sikre at flyginger med enmotorsfly bare gjennomføres langs ruter, eller innenfor områder, der det finnes overflater som gir mulighet for å gjennomføre sikker nødlanding.

CAT.OP.MPA.137 Flygeruter og -områder – helikoptre

Operatøren skal sikre at:

- a) det for helikoptre i ytelsesklasse 3 finnes overflater som gir mulighet for å gjennomføre sikker nødlanding, med mindre helikopteret er godkjent for bruk i samsvar med CAT.POL.H.420,
- b) driftshåndboken for helikoptre i ytelsesklasse 3 som foretar kryssing av kystlinje, inneholder prosedyrer for å sikre at bredden av kystkorridoren, og medbrakt utstyr, er i samsvar med rådende forhold på det aktuelle tidspunktet.

CAT.OP.MPA.140 Største avstand fra en egnet flyplass for tomotorsfly uten ETOPS-godkjenning

a) Med mindre vedkommende myndighet har gitt godkjenning i henhold til vedlegg V (del-SPA), kapittel F, skal operatøren ikke fly et tomotorsfly på en rute som inneholder et punkt som under standardforhold i vindstille er lenger fra en egnet flyplass enn:

- 1) for fly i ytelsesklasse A med enten
 - i) en største godkjente passasjeretekapasitet (MOPSC) på 20 eller mer, eller
 - ii) største startmasse på 45 360 kg eller mer,

den distanse som tilbakelegges ved 60 minutters flyging med den marsjfart med én motor ute av drift (OEI – one-engine-inoperative) som er fastsatt i samsvar med bokstav b),

- 2) for fly i ytelsesklasse A med

- i) MOPSC på høyst 19, og
- ii) største startmasse på under 45 360 kg,

den distanse som tilbakelegges ved 120 minutters flyging, eller dersom vedkommende myndighet har godkjent det, inntil 180 minutter for turbojetfly, ved den marsjfart med én motor ute av drift (OEI) som er fastsatt i samsvar med bokstav b),

- 3) for fly i ytelsesklasse B eller C:
- i) den distanse som tilbakelegges ved 120 minutters flyging ved den marsjfart med én motor ute av drift (OEI) som er fastsatt i samsvar med bokstav b), eller
 - ii) 300 NM, idet den laveste verdien velges.
- b) Operatøren skal fastsette en hastighet for beregning av største avstand til en egnet flyplass for hver tomotors flytype eller -variant vedkommende flyr, som ikke overstiger V_{MO} (største driftshastighet), basert på den faktiske flygefastigheten flyet kan opprettholde med én motor ute av drift.
- c) Operatøren skal sikre at følgende data, for hver type eller variant, er angitt i driftshåndboken:
- 1) fastsatt marsjhastighet med OEI, og
 - 2) fastsatt største avstand fra en egnet flyplass.
- d) For å innhente godkjenningen nevnt i bokstav a) nr. 2) skal operatøren godtgjøre at:
- 1) kombinasjonen av fly og motor innehar en ETOPS-godkjenning for typekonstruksjon og -pålitelighet for den planlagte flygingen,
 - 2) det er gjennomført vilkår for å sikre at flyet og dets motorer er vedlikeholdt slik at de nødvendige pålitelighetskriterier overholdes, og
 - 3) flygebesetningen og alt annet berørt driftspersonell har fått opplæring og er kvalifisert til å gjennomføre den planlagte flygingen.

CAT.OP.MPA.145 Fastsettelse av minsteflygehøyder

- a) Operatøren skal for alle rutesegmenter som skal flys, fastsette:
- 1) minsteflygehøyder som gir nødvendig terrengklaring, idet det tas hensyn til kravene i kapittel C, og
 - 2) en metode for å fastsette disse høydene for flygebesetningen.
- b) Metoden for å fastsette minsteflygehøyder skal være godkjent av vedkommende myndighet.
- c) Dersom de minsteflygehøydene som er fastsatt av operatøren og en stat som det flys over, er forskjellige, gjelder de høyeste verdiene.

CAT.OP.MPA.150 Retningslinjer for drivstoff

- a) Operatøren skal fastsette retningslinjer for drivstoff med sikte på flygeplanlegging og endring av planene underveis for å sikre at det ved hver flyging er tilstrekkelig drivstoff til den planlagte flygingen og reserver til å dekke avvik fra den planlagte flygingen. Retningslinjene for drivstoff og eventuelle endringer i dem krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.
- b) Operatøren skal sikre at planleggingen av flyginger minst bygger på:
- 1) prosedyrer i driftshåndboken og:
 - i) data gitt av luftfartøyprodusenten, eller
 - ii) gjeldende luftfartøyspesifikke data utledet av et overvåkingssystem for drivstofforbruk,og
 - 2) driftsforholdene som flygingen gjennomføres under, herunder
 - i) data for luftfartøyet drivstofforbruk,
 - ii) forventede masser,

- iii) forventede værforhold og
 - iv) flysikringstjenestenes framgangsmåter og begrensninger.
- c) Operatøren skal sikre at beregningen før flyging av nyttbart drivstoff som kreves for en flyging, omfatter:
- 1) taksedrivstoff,
 - 2) drivstoff til flygingen,
 - 3) drivstoffreserve, som består av
 - i) drivstoff til uforutsett bruk,
 - ii) drivstoff for flyging til alternativ flyplass, dersom det kreves en alternativ flyplass,
 - iii) endelig drivstoffreserve og
 - iv) tilleggsdrivstoff, dersom det kreves ut fra typen flyging,og
 - 4) ekstra drivstoff dersom fartøysjefen krever det.
- d) Operatøren skal sikre at prosedyrene for endring av planene underveis for beregning av nyttbart drivstoff som kreves når en flyging må fortsette langs en annen rute eller til et annet bestemmelsessted enn det som opprinnelig var planlagt, omfatter:
- 1) drivstoff for resten av flygingen,
 - 2) drivstoffreserve, som består av
 - i) drivstoff til uforutsett bruk,
 - ii) drivstoff for flyging til alternativ flyplass, dersom det kreves en alternativ flyplass,
 - iii) endelig drivstoffreserve, og
 - iv) tilleggsdrivstoff, dersom det kreves ut fra typen flyging,og
 - 3) ekstra drivstoff dersom fartøysjefen krever det.

CAT.OP.MPA.151 Retningslinjer for drivstoff – lettelser

- a) Uten hensyn til CAT.OP.MPA.150 bokstav b)–d), for bruk av fly i ytelsesklasse B, skal operatøren sikre at beregningen før flyging av nyttbart drivstoff som kreves for en flyging, omfatter:
- i) taksedrivstoff, dersom mengden er betydelig,
 - ii) drivstoff til flygingen,
 - iii) drivstoffreserve, som består av
 - a) drivstoff til uforutsett bruk som utgjør minst 5 % av planlagt drivstoff for turen, eller, ved endring av planer under flyging, 5 % av drivstoff for resten av flygingen, og
 - b) endelig drivstoffreserve for å fly i ytterligere 45 minutter for stempelmotorer eller 30 minutter for turbinmotorer,
 - iv) drivstoff for å nå alternativ bestemmelsesflyplass via bestemmelsesflyplassen, dersom det kreves en alternativ bestemmelsesflyplass, og
 - v) ekstra drivstoff dersom fartøysjefen krever det.

- b) Uten hensyn til CAT.OP.MPA.150 bokstav b)–d) skal retningslinjene for drivstoff, for helikoptre med MCTOM på høyst 3 175 kg, om dagen og langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker, eller lokale helikopteroperasjoner, sikre at endelig drivstoffreserve etter gjennomført flyging eller rekke av flyginger ikke er mindre enn en mengde som er tilstrekkelig til

- 1) 30 minutters flygetid ved normal marsjhastighet, eller
- 2) 20 minutters flygetid ved normal marsjhastighet ved flyging innenfor et område der det finnes kontinuerlige og egnede nødlandingsområder.

CAT.OP.MPA.155 Transport av særlige kategorier av passasjerer (SCP)

- a) Personer som krever særlige forhold, bistand og/eller innretninger når de befordres på en flyging, skal anses som SCP-er, herunder minst
- 1) bevegelseshemmede personer (PRM) som, uten at forordning (EF) nr. 1107/2006 berøres, forstås som enhver person hvis bevegelighet er nedsatt på grunn av fysisk funksjonshemning, sensorisk eller motorisk, varig eller midlertidig, psykisk funksjonshemning eller svekkelse, enhver annen funksjonshemning, eller alder,
 - 2) spedbarn og barn uten følge, og
 - 3) utviste personer, avviste personer eller personer i forvaring.
- b) SCP-er skal befordres under forhold som ivaretar sikkerheten for luftfartøyet og dem om bord i henhold til prosedyrer fastsatt av operatøren.
- c) SCP-er skal ikke tildeles, eller bruke, seter som gir direkte adgang til nødutganger, eller dersom deres nærvær kan
- 1) hindre besetningsmedlemmer i å utføre sine oppgaver,
 - 2) blokkere tilgangen til nødutstyr, eller
 - 3) hindre nødevakuering av luftfartøyet.
- d) Fartøysjefen skal underrettes på forhånd dersom SCP-er skal transporteres om bord.

CAT.OP.MPA.160 Stuing av håndbagasje og last

Operatøren skal fastsette prosedyrer som sikrer at:

- a) bare håndbagasje som kan stues forsvarlig og sikkert, tas med inn i passasjerkabinen, og
- b) all bagasje og last om bord som kan forårsake ulykke eller skade eller blokkere midtganger og utganger dersom den forskyver seg, plasseres slik at det forhindrer bevegelse.

CAT.OP.MPA.165 Plassering av passasjer seter

Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sikre at passasjerer sitter der de, i tilfelle av en nødevakuering, best kan bidra til evakueringen av luftfartøyet, og ikke hindrer den.

CAT.OP.MPA.170 Informasjon til passasjerene

Operatøren skal sikre at passasjerene:

- a) får orienteringer og demonstrasjoner om sikkerhetsspørsmål i en form som gjør det enkelt å anvende gjeldende prosedyrer i en nødssituasjon, og
- b) får et kort med sikkerhetsopplysninger som viser med bilder hvordan nødutstyr og nødutganger som kan forventes brukt av passasjerene, virker.

CAT.OP.MPA.175 Forberedelse til flyging

- a) Det skal utarbeides en driftsreiseplan for hver planlagt flyging basert på vurderinger om luftfartøyets ytelse, andre operasjonelle begrensninger og relevante forventede forhold på ruten som skal følges, og på de aktuelle flyplassene eller operasjonsstedene.

- b) Flygingen skal ikke påbegynnes før fartøysjefen har forsikret seg om at
- 1) alle punkter i 2.a.3 i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 om luftdyktighet og registrering av luftfartøyet, instrument og utstyr, masse og plassering av tyngdepunkt (CG – centre of gravity), bagasje og last og luftfartøyets driftsbegrensninger kan overholdes,
 - 2) luftfartøyet ikke flys i strid med listen over godtatte konfigurasjonsavvik (CDL),
 - 3) de delene av driftshåndboken som kreves for å gjennomføre flygingen, er tilgjengelige,
 - 4) de dokumentene, tilleggsopplysningene og skjemaene som skal være tilgjengelige i henhold til CAT.GEN.MPA.180, finnes om bord,
 - 5) aktuelle kart, diagrammer og tilhørende dokumentasjon eller tilsvarende data er tilgjengelige og dekker den planlagte driften av luftfartøyet, herunder eventuelle omdirigeringer som med rimelighet kan forventes,
 - 6) bakkeanlegg og -tjenester som kreves til den planlagte flygingen, er tilgjengelige og tilstrekkelige,
 - 7) bestemmelsene i driftshåndboken om drivstoff, olje, oksygen, laveste sikre flygehøyde, flyplassens driftsmessige minstekriterier og, om nødvendig, tilgjengeligheten av alternative flyplasser kan overholdes for den planlagte flygingen, og
 - 8) enhver driftsmessig tilleggsbegrensning kan overholdes.
- c) Uten hensyn til bokstav a) kreves det ikke en driftsreiseplan for VFR-flyginger med
- 1) andre fly enn motordrevne, teknisk kompliserte fly som starter og lander på samme flyplass eller operasjonssted, eller
 - 2) helikoptre med MCTOM på høyst 3 175 kg om dagen og langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker i et lokalt område som angitt i driftshåndboken.

CAT.OP.MPA.180 Valg av flyplasser — fly

- a) Dersom det ikke er mulig å bruke avgangsflyplassen som alternativ startflyplass av værmessige eller ytelsesmessige årsaker, skal operatøren velge en annen egnet alternativ startflyplass som ikke er lenger fra avgangsflyplassen enn
- 1) for tomotorsfly:
 - i) en times flygetid ved marsjhastighet med OIE i henhold til flygehåndboken (AFM), under standardforhold i vindstille basert på faktisk startmasse, eller
 - ii) ETOPS-omdirigeringstiden godkjent i samsvar med vedlegg V (del-SPA), kapittel F, med eventuelle MEL-begrensninger, opp til høyst to timer, ved marsjhastighet med OEI i henhold til flygehåndboken (AFM), under standardforhold i vindstille basert på faktisk startmasse,
 - 2) to timers flygetid ved marsjhastighet med OEI i henhold til flygehåndboken (AFM), under standardforhold i vindstille basert på faktisk startmasse for tre- og firemotors fly.

Dersom flygehåndboken ikke inneholder en marsjhastighet med OIE, skal hastigheten som benyttes ved beregning, være den som oppnås med resterende motor(er) på største kontinuerlige effekt.

- b) Operatøren skal velge minst én alternativ bestemmelsesflyplass for hver IFR-flyging, med mindre bestemmelsesflyplassen er en avsidesliggende flyplass, eller
- 1) varigheten av den planlagte flygingen fra start til landing eller, i tilfelle endring av planer underveis i samsvar med CAT.OP.MPA.150 bokstav d), resterende flygetid til bestemmelsesstedet ikke overstiger seks timer, og
 - 2) to atskilte rullebaner er tilgjengelige og kan brukes på bestemmelsesflyplassen, og relevante værrapporter og/eller værmeldinger for bestemmelsesflyplassen viser at skydekkeheten i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved bestemmelsesflyplassen vil være minst 2 000 fot eller sirklingshøyden + 500 fot, idet den høyeste verdien velges, og at sikten vil være minst 5 km.

- c) Operatøren skal velge to alternative bestemmelsesflyplasser dersom
 - 1) relevante værrapporter og/eller værvarsler for bestemmelsesflyplassen viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved bestemmelsesstedet vil være dårligere enn gjeldende minsteverdier for planlegging, eller
 - 2) ingen meteorologisk informasjon er tilgjengelig.
- d) Operatøren skal i driftsreiseplanen angi eventuelle alternative flyplasser som kreves.

CAT.OP.MPA.181 Valg av flyplasser og operasjonssteder – helikoptre

- a) For flyginger under værforhold som krever instrumentflyging (IMC), skal fartøysjefen velge en alternativ startflyplass innen én times flygetid ved normal marsjhastighet dersom det av værmessige årsaker ikke vil være mulig å dra tilbake til avgangsstedet .
- b) For IFR-flyginger eller VFR-flyging og annen navigering enn etter visuelle landemerker skal fartøysjefen angi minst én alternativ bestemmelsesflyplass i driftsreiseplanen, med mindre
 - 1) bestemmelsesstedet er en flyplass ved kysten og helikopteret kommer inn fra havet,
 - 2) varigheten av flygingen og rådende værforhold for en flyging til et annet bestemmelsessted på land er slik at innflyging og landing på beregnet ankomsttidspunkt på stedet for planlagt landing er mulig under visuelle værforhold (VMC), eller
 - 3) stedet for planlagt landing er avsidesliggende og intet alternativ er tilgjengelig; i så fall skal det fastsettes et grensepunkt for retur (PNR – point of no return).
- c) Operatøren skal velge to alternative bestemmelsesflyplasser dersom
 - 1) relevante værrapporter og/eller værvarsler for bestemmelsesflyplassen viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved bestemmelsesstedet vil være dårligere enn gjeldende minsteverdier for planlegging, eller
 - 2) ingen meteorologisk informasjon er tilgjengelig for bestemmelsesflyplassen.
- d) Operatøren kan velge alternative bestemmelsesflyplasser offshore dersom følgende kriterier anvendes:
 - 1) En alternativ bestemmelsesflyplass offshore skal benyttes bare etter et PNR. Før PNR skal alternative flyplasser på land benyttes.
 - 2) Landingsmulighet med OEI skal kunne oppnås på den alternative flyplassen.
 - 3) I den grad det er mulig, skal dekktilgjengelighet sikres. Det skal tas hensyn til målene, konfigurasjonen og hinderklaringen for enkelte helikopterdekk eller andre steder for å fastslå driftsmessig egnethet til bruk som alternativ flyplass for hver helikoptertype som foreslås brukt.
 - 4) Minsteverdier for vær skal fastsettes, idet det tas hensyn til værinformasjonens nøyaktighet og pålitelighet.
 - 5) MEL skal inneholde særlige bestemmelser for denne typen flyging.
 - 6) En alternativ flyplass offshore skal velges bare dersom operatøren har fastsatt en prosedyre i driftshåndboken.
- e) Operatøren skal i driftsreiseplanen angi eventuelle alternative flyplasser som kreves.

CAT.OP.MPA.185 Minsteverdier for planlegging av IFR-flyginger — fly

a) Minsteverdier for planlegging av alternativ startflyplass

Operatøren kan velge en flyplass som alternativ startflyplass bare dersom relevante værrapporter og/eller værvarsler viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved flyplassen vil være som relevante minsteverdier for landing angitt i henhold til CAT.OP.MPA.110 eller bedre. Det skal tas hensyn til skydekkeshøyden dersom de eneste tilgjengelige innflygingene er ikke-presisjonsinnflyginger (NPA) og/eller innflyginger med sirkling. Det skal tas hensyn til enhver begrensning knyttet til flyging med OEI.

b) *Minsteverdier for planlegging av en annen bestemmelsesflyplass enn en avsidesliggende bestemmelsesflyplass*

Operatøren skal velge bestemmelsesflyplassen bare dersom:

- 1) relevante værreporter og/eller værvarsler viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved bestemmelsesflyplassen vil være som gjeldende minsteverdier for planlegging nevnt ovenfor eller bedre, som følger:

- i) RVR/sikt (VIS) angitt i samsvar med CAT.OP.MPA.110, og

- ii) for en ikke-presisjonsinnflyging (NPA) eller en innflyging med sirkling, skydekke høyde ved eller over MDH,

eller

- 2) to alternative bestemmelsesflyplasser er valgt.

c) *Minsteverdier for planlegging av alternativ bestemmelsesflyplass, avsidesliggende flyplass, alternativ flyplass for drivstoff på ruten og alternativ flyplass på ruten*

Operatøren kan velge en flyplass til et av disse formålene dersom relevante værreporter og/eller værvarsler viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved flyplassen vil være som minsteverdiene for planlegging i tabell 1 eller bedre.

Tabell 1

Minsteverdier for planlegging

Alternativ bestemmelsesflyplass, avsidesliggende bestemmelsesflyplass, alternativ flyplass for drivstoff på ruten og alternativ flyplass på ruten

Type innflyging	Minsteverdier for planlegging
CAT II og III	CAT I RVR
CAT I	NPA RVR/VIS Skydekkehøyden skal være ved eller over MDH
NPA	NPA RVR/VIS + 1000 m Skydekkehøyden skal være ved eller over MDH + 200 fot
Sirkling	Sirkling

CAT.OP.MPA.186 Minsteverdier for planlegging av IFR-flyginger — helikoptre

a) *Minsteverdier for planlegging av alternativ startflyplass*

Operatøren kan velge en flyplass eller landingsplass som alternativ startflyplass bare dersom relevante værreporter og/eller værvarsler viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved den alternative startflyplassen vil være som relevante minsteverdier for landing angitt i henhold til CAT.OP.MPA.110 eller bedre. Det skal tas hensyn til skydekkehøyden dersom de eneste tilgjengelige innflygingene er ikke-presisjonsinnflyginger (NPA). Det skal tas hensyn til enhver begrensning knyttet til flyging med OEI.

b) *Minsteverdier for planlegging av bestemmelsesflyplass og alternativ bestemmelsesflyplass*

Operatøren kan velge bestemmelsesflyplass og/eller alternativ bestemmelsesflyplass bare dersom relevante værreporter eller værvarsler viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved flyplassen eller operasjonsstedet vil være som gjeldende minsteverdier for planlegging nevnt ovenfor eller bedre, som følger:

- 1) Minsteverdier for planlegging av en bestemmelsesflyplass skal, unntatt som fastsatt i CAT.OP.MPA.181 bokstav d), være:

- i) RVR/VIS angitt i samsvar med CAT.OP.MPA.110, og

- ii) for ikke-presisjonsinnflyging (NPA), skydekke høyde ved eller over MDH.

- 2) Minsteverdier for planlegging av alternative bestemmelsesflyplasser er som vist i tabell 1.

Tabell 1

Minsteverdier for planlegging av alternativ bestemmelsesflyplass

Type innflyging	Minsteverdier for planlegging
CAT II og III	CAT I RVR
CAT I	CAT I + 200 fot / 400 m sikt
NPA	NPA RVR/VIS + 400 m Skydekkeshøyden skal være ved eller over MDH + 200 fot

CAT.OP.MPA.190 Innlevering av ATS-reiseplanen

- a) Dersom en ATS-reiseplan ikke er innlevert fordi det ikke er påkrevd av luftfartsreglene, skal det inngis tilstrekkelig informasjon, slik at alarmtjenester kan aktiveres ved behov.
- b) Ved flyging fra et sted der det er umulig å innlevere en ATS-reiseplan, skal fartøysjefen eller operatøren sende ATS-reiseplanen så snart som mulig etter start.

CAT.OP.MPA.195 Påfylling/avtanking av drivstoff mens passasjerer går om bord i, er om bord i eller forlater luftfartøyet

- a) Et luftfartøy skal ikke påfylles med / avtankses for drivstoff av typen Avgas (flybensin) eller et drivstoff med lavt oktantall, eller en blanding av disse drivstofftypene, mens passasjerer går om bord i, er om bord i eller forlater luftfartøyet.
- b) For alle andre drivstofftyper skal det treffes nødvendige forholdsregler, og luftfartøyet skal være forsvarlig bemannet av kvalifisert personell som er klar til å iverksette og lede en evakuering av luftfartøyet med de mest praktiske og hurtigst tilgjengelige midler.

CAT.OP.MPA.200 Påfylling/avtanking av drivstoff med lavt oktantall

Påfylling/avtanking av drivstoff med lavt oktantall skal skje bare dersom operatøren har fastsatt relevante prosedyrer som tar hensyn til den høye risikoen knyttet til bruk av drivstofftyper med lavt oktantall.

CAT.OP.MPA.205 Bakoverskyving og tauing – fly

Prosedyrer for bakoverskyving og tauing angitt av operatøren skal være i samsvar med gjeldende standarder og prosedyrer for luftfart.

CAT.OP.MPA.210 Besetningsmedlemmene ved sine plasser**a) Flygebesetningsmedlemmer**

- 1) Under start og landing skal hvert flygebesetningsmedlem som må tjenestegjøre i førerkabinen, være på sin plass.
- 2) I alle andre faser av flygingen skal hvert flygebesetningsmedlem som må tjenestegjøre i førerkabinen, forbli på sin plass, med mindre vedkommendes fravær er nødvendig for å utføre oppgaver i forbindelse med flygingen eller tilfredsstillende fysiologiske behov, forutsatt at minst én kvalifisert flyger forblir ved luftfartøyets betjeningsinnretninger til enhver tid.
- 3) I alle faser av flygingen skal hvert flygebesetningsmedlem som må tjenestegjøre i førerkabinen, være oppmerksom. Dersom det konstateres manglende oppmerksomhet, skal det treffes egnede tiltak. Ved uventet tretthet kan det iverksettes en prosedyre med kontrollert hvile, organisert av fartøysjefen, dersom arbeidsbyrden tillater det. Kontrollert hvile tatt på denne måten skal ikke anses som en del av en hvileperiode med sikte på å beregne flygetidsbegrensninger eller til å begrunne en forlengelse av tjenesteperioden.

b) Kabinbesetningsmedlemmer.

Under flygingens kritiske faser skal hvert kabinbesetningsmedlem sitte på sin tildelte plass og skal ikke utføre andre oppgaver enn dem som er nødvendige for sikker drift av luftfartøyet.

CAT.OP.MPA.215 Bruk av hodetelefoner — fly

- a) Hvert flygebesetningsmedlem som må tjenestegjøre i førerkabinen, skal bruke hodetelefoner med svanehalsmikrofon eller tilsvarende. Hodetelefonene skal brukes som hovedinnretning for talekommunikasjon med lufttrafikkjentesten:
- 1) på bakken:
 - i) når ATC-avgangsklarering mottas via talekommunikasjon, og
 - ii) når motorene er i gang,
 - 2) under flyging:
 - i) under gjennomgangshøyden eller
 - ii) under 10 000 fot, idet den høyeste verdien velges,og
 - 3) når fartøysjefen anser det som nødvendig.
- b) Under forholdene i henhold til bokstav a) skal svanehalsmikrofonen eller tilsvarende være i en stilling som muliggjør bruk til toveis radiokommunikasjon.

CAT.OP.MPA.216 Bruk av hodetelefoner — helikoptre

Hvert flygebesetningsmedlem som må tjenestegjøre i førerkabinen, skal bruke hodetelefoner med svanehalsmikrofon eller tilsvarende, og skal bruke dem som hovedinnretning for å kommunisere med lufttrafikkjentesten.

CAT.OP.MPA.220 Nødevakueringsutstyr

Operatøren skal fastsette prosedyrer som sørger for at alt nødevakueringsutstyr som utløses automatisk, avsikres før taksing, start og landing dersom dette er sikkert og gjennomførbart.

CAT.OP.MPA.225 Seter, sikkerhetsbelter og redningsseler

- a) *Besetningsmedlemmer*
- 1) Ved start og landing, og når fartøysjefen anser det som nødvendig av hensyn til sikkerheten, skal hvert besetningsmedlem være sikret med tilgjengelige sikkerhetsbelter og redningsseler.
 - 2) I andre faser av flygingen skal hvert flygebesetningsmedlem i førerkabinen ha sikkerhetsbeltet fastspent når vedkommende er på sin plass.
- b) *Passasjerer*
- 1) Før start og landing, under taksing og når det anses som nødvendig av hensyn til sikkerheten, skal fartøysjefen sikre at hver passasjer om bord befinner seg i et sete eller en køye med sikkerhetsbeltet eller redningsselen korrekt festet.
 - 2) Operatøren skal treffe tiltak for at flere personer i ett sete i luftfartøyet tillates bare for bestemte seter. Fartøysjefen skal sikre at flere personer i ett sete ikke forekommer på annen måte enn i form av én voksen og ett spedbarn som er sikret på egnet måte med et ekstra hoftebelte eller annet barnesikringsutstyr.

CAT.OP.MPA.230 Sikring av passasjerkabin og pantry(er)

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sikre at alle utganger og rømningsveier er uten hindringer før taksing, start og landing.
- b) Fartøysjefen skal før start og landing, og når det anses som nødvendig av hensyn til sikkerheten, sikre at alt utstyr og all bagasje er tilstrekkelig sikret.

CAT.OP.MPA.235 Redningsvester — helikoptre

Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sikre at det ved operasjoner over vann med et helikopter i ytelsesklasse 3 tas hensyn til flygingens varighet og forhold som kan oppstå, når det skal bestemmes om redningsvester skal brukes av alle som er om bord.

CAT.OP.MPA.240 Røyking om bord

Fartøysjefen skal ikke tillate røyking om bord:

- a) når det anses som nødvendig av hensyn til sikkerheten,
- b) under påfylling og avtanking av drivstoff på luftfartøyet,
- c) når luftfartøyet står på bakken, med mindre operatøren har fastsatt prosedyrer for å begrense risikoen under virksomhet på bakken,
- d) utenfor utpekte røykeområder, i midtgangen(e) og på toalettene,
- e) i lasterom og/eller andre områder der det fraktes last som ikke lagres i flammesikre beholdere eller dekkes med flammesikker presenning, og
- f) i områder av passasjerkabinen der det tilføres oksygen.

CAT.OP.MPA.245 Værforhold — alle luftfartøyer

- a) På IFR-flyginger skal fartøysjefen ikke
 - 1) begynne start, eller
 - 2) fortsette forbi det punkt som en revidert ATS-reiseplan gjelder fra, dersom planer for flygingen endres underveis,med mindre det foreligger opplysninger som viser at de forventede værforhold på ankomsttidspunktet ved bestemmelsesflyplassen og/eller nødvendige alternative flyplasser er som minsteverdiene for planlegging eller bedre.
- b) På IFR-flyginger skal fartøysjefen fortsette mot planlagt bestemmelsesflyplass bare dersom det foreligger opplysninger som viser at værforholdene på beregnet ankomsttidspunkt ved bestemmelsesflyplassen, eller ved minst én alternativ bestemmelsesflyplass, er som gjeldende driftsmessige minstekriterier for flyplassen eller bedre.
- c) På VFR-flyginger skal fartøysjefen påbegynne start bare dersom gjeldende værrapporter og/eller værvarsler viser at værforholdene langs den delen av ruten som skal flys etter VFR, på det aktuelle tidspunktet, vil være som eller bedre enn VFR-grenseverdiene.

CAT.OP.MPA.246 Værforhold — fly

I tillegg til CAT.OP.MPA.245 skal fartøysjefen på IFR-flyginger med fly ikke fortsette forbi

- a) beslutningspunktet ved bruk av prosedyren med redusert drivstoff til uforutsett bruk, eller
 - b) det forhåndsfastsatte punkt ved bruk av prosedyren med forhåndsfastsatt punkt (PDP – pre-determined point),
- med mindre det foreligger opplysninger som viser at de forventede værforhold på ankomsttidspunktet ved bestemmelsesflyplassen og/eller nødvendige alternative bestemmelsesflyplasser, er som gjeldende driftsmessige minstekriterier for flyplassen eller bedre.

CAT.OP.MPA.247 Værforhold — helikoptre

I tillegg til CAT.OP.MPA.245 gjelder følgende:

- a) På VFR-flyginger over vann uten land i sikte med helikoptre skal fartøysjefen påbegynne start bare dersom relevante værrapporter og/eller værvarsler viser at skydekke høyden vil være over 600 fot om dagen eller 1 200 fot om natten.

- b) Uten hensyn til bokstav a) kan VFR-flyginger, ved flyging mellom helikopterdekk i klasse G-luftrom der sektoren over vann er mindre enn 10 NM, gjennomføres dersom grenseverdiene tilsvarer, eller er bedre enn, følgende:

Tabell 1

Minsteverdier for flyging mellom helikopterdekk i klasse G-luftrom

	Dag		Natt	
	Høyde(*)	Sikt	Høyde(*)	Sikt
Én flyger	300 fot	3 km	500 fot	5 km
To flygere	300 fot	2 km(**)	500 fot	5 km(***)

(*) Skyhøyden skal være slik at flyging ved den angitte høyden er mulig, under og klar av skyer.

(**) Helikoptre kan flys ved flysikt ned til 800 m, forutsatt at bestemmelsesstedet eller en mellomliggende struktur er kontinuerlig synlig.

(***) Helikoptre kan flys ved flysikt ned til 1500 m, forutsatt at bestemmelsesstedet eller en mellomliggende struktur er kontinuerlig synlig.

- c) Flyging med helikoptre til et helikopterdekk eller hevet FATO skal gjennomføres bare dersom gjennomsnittlig vindhastighet på helikopterdekket eller hevet FATO rapporteres å være mindre enn 60 knop.

CAT.OP.MPA.250 Is og annen forurensning — prosedyrer på bakken

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer som skal følges når avising og forebygging av isdannelse på bakken samt tilknyttede inspeksjoner av luftfartøyet er nødvendig for sikker drift av luftfartøyet.
- b) Fartøysjefen kan påbegynne start bare dersom luftfartøyet er fritt for ethvert belegg som kan skade luftfartøyet ytelse og/eller styrbarhet utover det som er tillatt i bokstav a) og flygehåndboken.

CAT.OP.MPA.255 Is og annen forurensning — prosedyrer under flyging

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer for flyginger under forventede eller faktiske forhold med isdannelse.
- b) En fartøysjef kan begynne en flyging eller med hensikt fly inn i et område med forventet eller faktisk isdannelse bare dersom luftfartøyet er sertifisert og utstyrt for å tåle slike forhold.
- c) Dersom isdannelsen er større enn luftfartøyet er sertifisert for, eller dersom et luftfartøy som ikke er sertifisert for flyging under kjente isforhold, utsettes for isdannelse, skal fartøysjefen umiddelbart forlate forholdene med isdannelse ved å skifte nivå og/eller rute, om nødvendig varsle flygekontrollen om en nødssituasjon.

CAT.OP.MPA.260 Drivstoff- og oljeforsyning

Fartøysjefen kan begynne en flyging eller fortsette i tilfelle endring av planer underveis bare dersom vedkommende har forvisset seg om at luftfartøyet medbringer minst den planlagte mengden nyttbart drivstoff og olje til å gjennomføre flygingen sikkert, idet det tas hensyn til forventede driftsforhold.

CAT.OP.MPA.265 Startforhold

Før start påbegynnes, skal fartøysjefen forvise seg om at

- a) været ved flyplassen eller operasjonsstedet og forholdene på rullebanen eller FATO som skal benyttes, i henhold til de tilgjengelige opplysninger ikke er til hinder for sikker start og avgang, og
- b) fastsatte driftsmessige minstekriterier for flyplassen vil bli overholdt.

CAT.OP.MPA.270 Minsteflygehøyder

Fartøysjefen eller den flygeren som gjennomføringen av flygingen er delegert til, skal ikke fly under de angitte minstehøydene med mindre

- a) det er nødvendig ved start og landing, eller
- b) det foretas nedstigning i samsvar med prosedyrer godkjent av vedkommende myndighet.

CAT.OP.MPA.275 Simulering av unormale situasjoner under flyging

Operatøren skal sikre at følgende situasjoner ikke simuleres mens passasjerer eller last fraktes:

- a) unormale situasjoner eller nødssituasjoner som krever anvendelse av prosedyrer for unormale situasjoner eller nødssituasjoner, eller
- b) instrumentflygingsværforhold (IMC) ved kunstige midler.

CAT.OP.MPA.280 Drivstoffadministrasjon under flyging – fly

Operatøren skal fastsette en prosedyre for å sikre at drivstoffkontroll og drivstoffadministrasjon under flyging utføres i samsvar med følgende kriterier:

a) Drivstoffkontroller under flyging

- 1) Fartøysjefen skal sikre at det regelmessig foretas drivstoffkontroller under flyging. Nyttbart, gjenværende drivstoff skal registreres og vurderes med henblikk på å:
 - i) sammenligne faktisk forbruk med planlagt forbruk,
 - ii) kontrollere at nyttbart, gjenværende drivstoff er tilstrekkelig til å fullføre flygingen, i samsvar med bokstav b), og
 - iii) fastslå forventet nyttbart, gjenværende drivstoff ved ankomst til bestemmelsesflyplassen.
- 2) Relevante drivstoffdata skal registreres.

b) Drivstoffadministrasjon under flyging

- 1) Flygingen skal utføres slik at forventet nyttbart, gjenværende drivstoff ved ankomst til bestemmelsesflyplassen ikke er mindre enn:
 - i) det nødvendige drivstoffet for flyging til alternativ flyplass pluss endelig drivstoffreserve, eller
 - ii) endelig drivstoffreserve dersom det ikke kreves noen alternativ flyplass.
- 2) Dersom en drivstoffkontroll under flyging viser at forventet nyttbart, gjenværende drivstoff ved ankomst til bestemmelsesflyplassen er mindre enn:
 - i) nødvendig drivstoff for flyging til alternativ flyplass pluss endelig drivstoffreserve, skal fartøysjefen ta hensyn til trafikken og de rådende driftsforholdene på bestemmelsesflyplassen, på den alternative flyplassen og på enhver annen egnet flyplass, med sikte på å treffe en beslutning om å fortsette til bestemmelsesflyplassen eller om dirigere og lande sikkert med minst den endelige drivstoffreserven, eller
 - ii) endelig drivstoffreserve dersom det ikke kreves noen alternativ flyplass, skal fartøysjefen treffe hensiktsmessige tiltak og fortsette til en egnet flyplass, slik at sikker landing kan foretas med minst den endelige drivstoffreserven.
- 3) Fartøysjefen skal erklære at det foreligger en nødssituasjon dersom beregnet nyttbart drivstoff ved landing på nærmeste egnede flyplass der en sikker landing kan foretas, er mindre enn endelig drivstoffreserve.
- 4) Tilleggsvilkår for særlige prosedyrer
 - i) På en flyging der RCF-prosedyren benyttes til å fortsette til bestemmelsesflyplass 1, skal fartøysjefen sikre at gjenværende nyttbart drivstoff på beslutningspunktet er minst den samlede mengden av
 - a) drivstoff til flygingen fra beslutningspunktet til bestemmelsesflyplass 1,
 - b) drivstoff til uforutsett bruk som tilsvarer 5 % av drivstoffet til flygingen fra beslutningspunktet til bestemmelsesflyplass 1,
 - c) drivstoff til alternativ flyplass 1 dersom det kreves en alternativ flyplass 1, og
 - d) endelig drivstoffreserve.

- ii) På en flyging der PDP-prosedyren brukes til å fortsette til bestemmelsesflyplassen, skal fartøysjefen sikre at gjenværende nyttbart drivstoff på PDP er minst den samlede mengden av
 - a) drivstoff til flygingen fra PDP til bestemmelsesflyplassen,
 - b) drivstoff til uforutsett merforbruk fra PDP til bestemmelsesflyplassen, og
 - c) tilleggsdrivstoff.

CAT.OP.MPA.281 Drivstoffadministrasjon under flyging – helikoptre

- a) Operatøren skal fastsette en prosedyre for å sikre at drivstoffkontroll og drivstoffadministrasjon utføres under flyging.
- b) Fartøysjefen skal sikre at mengden av nyttbart drivstoff under flyging ikke er mindre enn det som kreves for å fortsette til en flyplass eller et operasjonssted der sikker landing kan gjennomføres med endelig drivstoffreserve i behold.
- c) Fartøysjefen skal erklære at det foreligger en nødssituasjon dersom faktisk nyttbart drivstoff om bord er mindre enn endelig drivstoffreserve.

CAT.OP.MPA.285 Bruk av tilleggsoksygen

Fartøysjefen skal sikre at flygebesetningsmedlemmer som utfører oppgaver som er viktige for sikker drift av et luftfartøy under flyging, bruker tilleggsoksygen kontinuerlig når kabinhøyden er over 10 000 fot i over 30 minutter, og alltid når kabinhøyden er over 13 000 fot.

CAT.OP.MPA.290 Terrengvarsling

Dersom et flygebesetningsmedlem eller et terrengvarslingssystem oppdager at luftfartøyet befinner seg for nær bakken, skal flygeren som gjennomfører flygingen, umiddelbart treffe korigerende tiltak for å oppnå sikre flygeforhold.

CAT.OP.MPA.295 Bruk av flybåret antikollisjonssystem (ACAS)

Operatøren skal fastsette driftsprosedyrer og opplæringsprogrammer når ACAS er installert og i drift. Når ACAS II er i bruk, skal slike prosedyrer og slik opplæring være i samsvar med kommisjonsforordning (EU) nr. 1332/2011⁽¹⁾.

CAT.OP.MPA.300 Innflygings- og landingsforhold

Før en innflyging for landing påbegynnes, skal fartøysjefen forvisse seg om at været ved flyplassen og forholdene på rullebanen eller FATO som planlegges brukt, i henhold til tilgjengelige opplysninger ikke er til hinder for sikker innflyging, landing eller avbrutt innflyging, idet det tas hensyn til ytelsesopplysningene i driftshåndboken.

CAT.OP.MPA.305 Innflygingens begynnelse og fortsettelse

- a) Fartøysjefen eller den flygeren som gjennomføringen av flygingen er delegert til, kan begynne en instrumentinnflyging uavhengig av rapportert RVR/VIS.
- b) Dersom rapportert RVR/VIS er mindre enn gjeldende minsteverdi, skal ikke innflygingen fortsette:
 - 1) under 1 000 fot over flyplassen, eller
 - 2) i siste fase av innflygingen dersom DA/H eller MDA/H er mer enn 1 000 fot over flyplassen.
- c) Dersom RVR ikke foreligger, kan RVR-verdier utledes ved å konvertere rapportert sikt.
- d) Dersom rapportert RVR/VIS etter passering 1 000 fot over flyplassen faller under gjeldende minsteverdi, kan innflygingen fortsette til DA/H eller MDA/H.
- e) Innflygingen kan fortsette under DA/H eller MDA/H og landingen fullføres, forutsatt at den nødvendige visuelle referansen for typen innflyging og for den planlagte rullebanen er oppnådd ved DA/H eller MDA/H og opprettholdes.

⁽¹⁾ EUT L 336 av 20.12.2011, s. 20.

- f) RVR i landingssonen skal alltid være avgjørende. Dersom RVR for midtpunkt og stoppende er rapportert og relevant, skal også disse være avgjørende. RVR-minsteverdien for midtpunktet skal være 125 m eller den RVR som kreves for landingssonen, dersom denne er lavere, og 75 m for stoppenden. For luftfartøyer som er utstyrt med et styre- eller kontrollsystem for rulling, skal minsteverdien for RVR for midtpunktet være 75 m.

CAT.OP.MPA.310 Driftsprosedyrer — terskelkryssingshøyde – fly

Operatøren skal fastsette driftsprosedyrer som er utformet for å sikre at et fly som brukes til presisjonsinnflyginger, passerer rullebaneterskelen med sikker margin, med flyet i landingskonfigurasjon og -stilling.

CAT.OP.MPA.315 Rapportering av flytimer – helikoptre

Operatøren skal stille til rådighet for vedkommende myndighet antall flygetimer for hvert helikopter i løpet av det siste kalenderåret.

CAT.OP.MPA.320 Luftfartøykategorier

- a) Luftfartøykategorier skal bygge på angitt flygehastighet ved rullebaneterskel (V_{AT}), som tilsvarer steilehastighet (V_{SO}) multiplisert med 1,3 eller V_{SIG} multiplisert med 1,23 i landingskonfigurasjonen ved største sertifiserte landingsmasse. Dersom både V_{SO} og V_{SIG} er tilgjengelig, skal den høyeste V_{AT} -verdien benyttes.
- b) Luftfartøykategoriene i nedenstående tabell skal brukes.

Tabell 1

Luftfartøykategorier som tilsvarer V_{AT} -verdier

Luftfartøykategori	VAT
A	Under 91 knop
B	Fra 91 til 120 knop
C	Fra 121 til 140 knop
D	Fra 141 til 165 knop
E	Fra 166 til 210 knop

- c) Landingskonfigurasjonen som brukes i beregningen, skal angis i driftshåndboken.
- d) Operatøren kan benytte en lavere landingsmasse til fastsettelse av V_{AT} dersom vedkommende myndighet har godkjent det. En slik lavere landingsmasse skal være en permanent verdi, uavhengig av skiftende forhold i den daglige driften.

KAPITTEL C

LUFTFARTØYETS YTELSE OG DRIFTSBEGRENSNINGER

AVSNITT 1

Fly

KAPITTEL 1

Generelle krav

CAT.POL.A.100 Ytelsesklasser

- a) Flyet skal brukes i samsvar med gjeldende krav til ytelsesklasse.
- b) Dersom det ikke er mulig fullt ut å oppfylle gjeldende krav i dette avsnitt på grunn av særlige egenskaper ved konstruksjonen, skal operatøren anvende godkjente ytelsesstandarter som sikrer et sikkerhetsnivå som tilsvarer det som kreves i det relevante kapittel.

CAT.POL.A.105 Generelt

- a) Flyets masse:
- idet starten begynnes, eller
 - ved endring av planene underveis, ved det punktet som den reviderte driftsreiseplanen gjelder fra,

skal ikke være større enn at kravene til masse i det aktuelle kapittelet kan oppfylles for den flygingen som skal utføres. Det kan tas hensyn til forventede massereduksjoner utover i flygingen og til drivstoffdumping.

- b) Godkjente ytelsesdata i flygehåndboken skal brukes til å fastslå om kravene i det aktuelle kapittelet er oppfylt, om nødvendig supplert med andre data, slik det er angitt i det relevante kapittelet. Operatøren skal angi andre data i driftshåndboken. Ved anvendelse av faktorene beskrevet i det relevante kapittelet kan det tas hensyn til eventuelle driftsmessige faktorer som det allerede inngår i ytelsesdataene i flygehåndboken, slik at man unngår å korrigere for de samme faktorene to ganger.
- c) Det skal tas tilstrekkelig hensyn til flyets konfigurasjon, miljøforholdene og bruk av systemer som har negativ innvirkning på ytelsen.
- d) For ytelsesformål kan en fuktig rullebane som ikke er gressrullebane, anses som tørr.
- e) Operatøren skal ta hensyn til kartenes nøyaktighet når vedkommende vurderer oppfyllelse av startkravene i de relevante kapitlene.

KAPITTEL 2

Ytelsesklasse A

CAT.POL.A.200 Alminnelige bestemmelser

- a) De godkjente ytelsesdataene i flygehåndboken skal om nødvendig suppleres med andre data dersom de godkjente ytelsesdataene i flygehåndboken er utilstrekkelige med hensyn til punkter som:
 - 1) å ta hensyn til dårlige driftsforhold som med rimelighet kan forventes, for eksempel start og landing på forurensede rullebaner, og
 - 2) å ta hensyn til muligheten for motorsvikt i alle faser av flygingen.
- b) For våte og forurensede rullebaner skal det benyttes ytelsesdata som er bestemt i samsvar med gjeldende standarder for sertifisering av store fly eller tilsvarende.
- c) Bruk av andre data omhandlet i bokstav a) og tilsvarende krav omhandlet i bokstav b) skal angis i driftshåndboken.

CAT.POL.A.205 Start

- a) Startmassen skal ikke overstige største tillatte startmasse som angitt i flygehåndboken for trykkehøyden og temperaturen i omgivelsene på avgangsflyplassen.
- b) Følgende krav skal oppfylles ved fastsettelse av største tillatte startmasse:
 - 1) Akselerasjon-stopp-distansen skal ikke overstige tilgjengelig akselerasjon-stopp-distanse (ASDA).
 - 2) Startdistansen skal ikke overstige tilgjengelig startdistanse, med et hinderfritt stigeområde som ikke overstiger halvparten av tilgjengelig startrullebane (TORA).
 - 3) Startrullebanen skal ikke overstige TORA.
 - 4) Verdiene for hastigheten V_1 skal være de samme for både avbrutt og fortsatt start.
 - 5) På en våt eller forurenset rullebane skal startmassen ikke overstige den som er tillatt for start på en tørr rullebane under de samme forholdene.
- c) Ved overholdelse av bokstav b) skal det tas hensyn til følgende:
 - 1) flyplassens trykkehøyde,
 - 2) omgivelsestemperaturen på flyplassen,
 - 3) rullebaneforhold og type rullebanedekke,

- 4) rullebanehellingen i startretningen,
- 5) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten, og
- 6) en eventuell reduksjon av rullebanelengden på grunn av oppstillingen av flyet før start.

CAT.POL.A.210 Hinderklaring ved start

- a) Netto startstigebane skal fastsettes slik at flyet går klar av alle hindre med en vertikal avstand på minst 35 fot eller med en horisontal avstand på minst 90 m pluss $0,125 \times D$, der D er den horisontale avstanden flyet har tilbakelagt fra enden av tilgjengelig startdistanse (TODA), eller enden av startdistansen dersom en sving er planlagt før enden av TODA. For fly med vingespenn på mindre enn 60 meter kan det brukes en horisontal hinderklaring på halvparten av flyets vingespenn pluss 60 meter pluss $0,125 \times D$.
- b) Ved overholdelse av bokstav a) gjelder følgende:
 - 1) Det skal tas hensyn til følgende punkter:
 - i) flyets masse idet startrullebanen påbegynnes,
 - ii) flyplassens trykkehøyde,
 - iii) omgivelsestemperaturen på flyplassen og
 - iv) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten.
 - 2) Kursendringer tillates ikke opp til det punktet der netto startstigebane har nådd en høyde som tilsvarer halvparten av vingespennet, men minst 50 fot over høyden til enden av TORA. Deretter, opptil en høyde av 400 fot, antas det at flyet ikke krenge mer enn 15°. Høyere enn 400 fot kan det planlegges med krengeing på mer enn 15°, men ikke mer enn 25°.
 - 3) Alle deler av netto startstigebane der flyet må krenge mer enn 15°, skal gå klar av alle hindre innenfor de horisontale avstandene angitt i bokstav a) og bokstav b) nr. 6 og 7, med en vertikal avstand på minst 50 fot.
 - 4) Operasjoner som benytter økte krengeingsvinkler på høyst 20° mellom 200 fot og 400 fot, eller høyst 30° over 400 fot, skal gjennomføres i samsvar med CAT.POL.A.240.
 - 5) Det skal tas tilstrekkelig hensyn til krengeings innvirkning på driftshastigheter og flygebane, herunder økte distanser som følge av økte driftshastigheter.
 - 6) I tilfeller der den planlagte flygebanen ikke krever kursendringer på mer enn 15°, behøver en operatør ikke å ta hensyn til hindringer som har en sideveis avstand større enn:
 - i) 300 m, dersom flygeren er i stand til å opprettholde nødvendig navigasjonsnøyaktighet gjennom det hinderbegrensede området, eller
 - ii) 600 m for flyginger under alle andre forhold.
 - 7) I tilfeller der den planlagte flygebanen krever kursendringer på mer enn 15°, behøver en operatør ikke å ta hensyn til hindringer som har en sideveis avstand større enn:
 - i) 600 m, dersom flygeren er i stand til å opprettholde nødvendig navigasjonsnøyaktighet gjennom det hinderbegrensede området, eller
 - ii) 900 m for flyginger under alle andre forhold.
- c) Operatøren skal fastsette beredskapsprosedyrer for å oppfylle kravene i bokstav a) og b) og gi en sikker rute der hindringer unngås, slik at flyet er i stand til å oppfylle underveiskravene i CAT.POL.A.215 eller lande på enten avgangsflyplassen eller en alternativ startflyplass.

CAT.POL.A.215 Underveis – én motor ute av drift (OEI)

- a) Data for netto flygebane underveis med OEI som angitt i flygehåndboken som er tilfredsstillende ut fra forventede værforhold for flygingen, skal oppfylle bokstav b) eller c) ved alle punktene langs ruten. Netto flygebane skal ha en positiv gradient ved 1 500 fot over den flyplassen der landingen antas utført etter motorsvikt. Under værforhold der systemer for forebygging av isdannelse er påkrevd, skal innvirkningen av slik bruk på netto flygebane tas i betraktning.
- b) Gradienten til netto flygebane skal være positiv minst 1 000 fot over alt terreng og alle hindre langs ruten, innenfor en avstand på 9,3 km (5 NM) på hver side av planlagt rutetrase.
- c) Netto flygebane skal være slik at flyet kan fortsette flygingen fra marsjhøyden til en flyplass der en landing kan gjennomføres i samsvar med CAT.POL.A.225 eller eventuelt CAT.POL.A.230. Netto flygebane skal, innenfor en avstand på 9,3 km (5 NM) på hver side av den planlagte rutetraseen, ha en vertikal klaring på minst 2 000 fot til alt terreng og alle hindre langs ruten, i samsvar med følgende:
- 1) Motoren antas å svikte på det mest kritiske punktet langs ruten.
 - 2) det tas hensyn til vindens virkning på flygebanen,
 - 3) Drivstoffdumping er tillatt i et omfang som gjør flyet i stand til å nå flyplassen med nødvendige drivstoffreserver, forutsatt at det anvendes en sikker prosedyre.
 - 4) Flyplassen der det antas at flyet vil lande etter motorsvikt, skal oppfylle følgende kriterier:
 - i) Ytelseskravene ved beregnet landingsmasse er oppfylt.
 - ii) Værrapporter og/eller værvarsler samt rapporter om rullebaneforholdene viser at en sikker landing kan gjennomføres på det beregnede landingstidspunktet.
- d) En operatør skal øke breddemarginene i bokstav b) og c) til 18,5 km (10 NM) dersom navigasjonsnøyaktigheten ikke oppfyller minst nødvendig navigasjonsytelse 5 (RNP5).

CAT.POL.A.220 Underveis – fly med tre eller flere motorer, to motorer ute av drift

- a) Et fly som har tre eller flere motorer, skal ved standardtemperatur i vindstille ved en marsjhastighet for langdistanseflyging med alle motorer i drift ikke på noe sted langs den planlagte rutetraseen befinne seg mer enn 90 minutters flyging fra en flyplass der gjeldende ytelseskrav for beregnet landingsmasse oppfylles, med mindre flyet overholder bokstav b)–f).
- b) Data for netto flygebane underveis med to motorer ute av drift skal være slik at flyet kan fortsette flygingen under de forventede værforhold, fra det punktet der to motorer antas å svikte samtidig, til en flyplass der det er mulig å lande og stanse flyet helt ved hjelp av angitt prosedyre for landing med to motorer ute av drift. Netto flygebane skal, innenfor en avstand på 9,3 km (5 NM) på hver side av den planlagte rutetraseen, ha en vertikal klaring på minst 2 000 fot til alt terreng og alle hindre langs ruten. Ved høyder og i værforhold der det er nødvendig å bruke systemer for beskyttelse mot isdannelse, skal det tas hensyn til virkningen av slike systemer på data for netto flygebane. Dersom navigasjonsnøyaktigheten ikke oppfyller minst RNP5, skal operatøren øke breddemarginen angitt ovenfor til 18,5 km (10 NM).
- c) De to motorene antas å svikte på det mest kritiske punktet av den delen av rutetraseen der flyet, ved standardtemperatur i vindstille og ved marsjhastighet for langdistanseflyging med alle motorer i drift, er mer enn 90 minutter fra en flyplass der gjeldende ytelseskrav for beregnet landingsvekt er oppfylt.
- d) Netto flygebane skal ha en positiv gradient ved 1 500 fot over den flyplassen der landingen antas utført etter svikt i to motorer.
- e) Drivstoffdumping er tillatt i et omfang som gjør flyet i stand til å nå flyplassen med nødvendige drivstoffreserver, forutsatt at det anvendes en sikker prosedyre.
- f) Flyets beregnede masse på det punktet der de to motorene antas å svikte, skal ikke være mindre enn den som inkluderer tilstrekkelig drivstoff til å fortsette til den flyplassen der en landing planlegges foretatt samt ankomme flyplassen i en høyde på minst 1 500 fot direkte over landingsområdet, og deretter fly i denne høyden i 15 minutter.

CAT.POL.A.225 Landing – bestemmelsesflyplass og alternative flyplasser

- a) Flyets landingsmasse bestemt i henhold til CAT.POL.A.105 bokstav a) skal ikke overstige den største landingsmassen som er angitt for den høyde og den aktuelle temperatur som er forventet på beregnet tidspunkt for landing ved bestemmelsesflyplassen og en alternativ flyplass.

CAT.POL.A.230 Landing — tørre rullebaner

- a) Flyets landingsmasse bestemt i henhold til CAT.POL.A.105 bokstav a) for beregnet landingstidspunkt ved bestemmelsesflyplassen og ved en alternativ flyplass skal muliggjøre landing med full stopp fra 50 fot over rullebaneterskelen:

- 1) for turbojetfly, innenfor 60 % av tilgjengelig landingsdistanse (LDA), og
- 2) for turbopropfly, innenfor 70 % av LDA.

- b) For bratte innflygninger skal operatøren bruke data for landingsdistanse utregnet i samsvar med bokstav a), basert på en høyde over rullebaneterskelen på under 60 fot, men ikke under 35 fot, og skal overholde CAT.POL.A.245.

- c) For korte landinger skal operatøren bruke data for landingsdistanse utregnet i samsvar med bokstav a) og skal overholde CAT.POL.A.250.

- d) Ved fastsettelse av landingsmassen skal operatøren ta hensyn til følgende:

- 1) flyplassens høyde over havet,
- 2) høyst 50 % av motvindkomponenten eller minst 150 % av medvindkomponenten, og
- 3) rullebanehellingen i landingsretningen, dersom den er større enn ± 2 %.

- e) For utsendelse av flyet skal det antas at

- 1) flyet lander på den mest fordelaktige rullebanen i vindstille, og
- 2) flyet lander på den rullebanen som mest sannsynlig blir tildelt, basert på antatt vindstyrke og vindretning og flyets manøvreringsegenskaper på bakken samt andre forhold som landingshjelpemidler og terreng.

- f) Dersom en operatør ikke kan overholde bokstav e) nr. 1) for en bestemmelsesflyplass som har én enkelt rullebane der landing avhenger av en bestemt vindkomponent, kan et fly utsendes dersom det er angitt to alternative flyplasser der bokstav a)–e) kan oppfylles fullt ut. Før innflyging for landing på bestemmelsesflyplassen begynnes, skal fartøysjefen forvisse seg om at landing kan foretas ved fullstendig overholdelse av bokstav a)–d) og CAT.POL.A.225.

- g) Dersom en operatør ikke kan overholde bokstav e) nr. 2 for bestemmelsesflyplassen, kan flyet utsendes bare dersom det er angitt en alternativ flyplass som gjør det mulig fullt ut å overholde bokstav a)–e).

CAT.POL.A.235 Landing — våte og forurensede rullebaner

- a) Dersom aktuelle værrapporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttid kan være våt, skal LDA tilsvare minst 115 % av nødvendig landingsdistanse, bestemt i samsvar med CAT.POL.A.230.

- b) Dersom aktuelle værrapporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttidspunkt kan være forurensset, skal LDA tilsvare minst den landingsdistansen som er bestemt i samsvar med bokstav a) eller minst 115 % av landingsdistansen bestemt i samsvar med godkjente data for landingsdistanse på forurensede rullebaner eller tilsvarende. Operatøren skal angi i driftshåndboken om det skal anvendes tilsvarende data for landingsdistanse.

- c) En landingsdistanse på en våt rullebane som er kortere enn det som kreves i bokstav a), men ikke mindre enn det som kreves av CAT.POL.A.230 bokstav a), kan brukes dersom flygehåndboken inneholder særskilt tilleggsinformasjon om landingsdistanser på våte rullebaner.

- d) En landingsdistanse på en særlig preparert forurenset rullebane som er kortere enn det som kreves i henhold til bokstav b), men ikke mindre enn det som kreves i henhold til CAT.POL.A.230 bokstav a), kan brukes dersom flygehåndboken inneholder særlig tilleggsinformasjon om landingsdistanser på forurensete rullebaner.
- e) For bokstav b), c) og d) får kriteriene i CAT.POL.A.230 tilsvarende anvendelse, med det unntak at CAT.POL.A.230 bokstav a) ikke får anvendelse på bokstav b) ovenfor.

CAT.POL.A.240 Godkjenning av flyginger med økte krenningsvinkler

- a) Flyginger med økte krenningsvinkler krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.
- b) For å innhente godkjenning skal operatøren godtgjøre at følgende vilkår er oppfylt:
 - 1) Flygehåndboken skal inneholde godkjente data for nødvendig økning i flygehastigheter og data som gjør det mulig å beskrive flygebanen, idet det tas hensyn til økte krenningsvinkler og hastigheter.
 - 2) Visuell veiledning skal være tilgjengelig for navigeringsnøyaktighet.
 - 3) Minsteverdier for vær og vindbegrensninger skal angis for hver rullebane.
 - 4) Flygebesetningen skal ha fått tilstrekkelig kjennskap til ruten som skal flys, og prosedyrene som skal benyttes, i samsvar med ORO.OPS.FC.

CAT.POL.A.245 Godkjenning av bratte innflyginger

- a) Bratte innflyginger med glidebanevinkler på 4,5° eller mer og med høyder over rullebaneterskelen på under 60 fot, men ikke under 35 fot, krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.
- b) For å innhente godkjenning skal operatøren godtgjøre at følgende vilkår er oppfylt:
 - 1) Flygehåndboken skal angi den største godkjente glidebanevinkel, enhver annen begrensning, prosedyrer for normale situasjoner, unormale situasjoner og nødssituasjoner knyttet til bratt innflyging samt endringer i data for rullebanelengde ved bruk av kriterier for bratt innflyging.
 - 2) For hver flyplass der bratte innflyginger skal gjennomføres,
 - i) skal et egnet referansesystem for glidebane som omfatter minst et visuelt glidebaneindikasjonssystem, være tilgjengelig,
 - ii) skal minsteverdier for vær være angitt, og
 - iii) skal det tas hensyn til følgende punkter:
 - a) situasjonen med hensyn til hindringer,
 - b) typen glidebanereferanse og retningsreferanse mot rullebanen,
 - c) minste visuelle referanse som kreves ved beslutningshøyde (DH) og MDA,
 - d) tilgjengelig utstyr om bord,
 - e) flygerens kvalifikasjoner og særlige kjennskap til flyplassen,
 - f) begrensninger og prosedyrer i flygehåndboken og
 - g) kriterier for avbrutt innflyging.

CAT.POL.A.250 Godkjenning av korte landinger

- a) Korte landinger krever forhåndsgodkjenning av vedkommende myndighet.
- b) For å innhente godkjenning skal operatøren godtgjøre at følgende vilkår er oppfylt:
 - 1) Den avstanden som brukes til å beregne tillatt landingsmasse, kan bestå av den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet pluss erklært LDA.

- 2) Staten der flyplassen ligger, har bestemt en offentlig interesse for og driftsmessig nødvendighet av operasjonen, på grunn av flyplassens avsides beliggenhet eller fysiske begrensninger for forlengelse av rullebanen.
- 3) Den vertikale avstanden mellom banen til flygerens øye og banen til laveste del av hjulene, med flyet etablert på normal glidebane, skal ikke overstige 3 m.
- 4) Minsteverdiene for RVR/VIS skal ikke være mindre enn 1 500 m, og vindbegrensninger skal være angitt i driftshåndboken.
- 5) Krav til flygerens minsterfaring, opplæring og særlig flyplasskjennskap skal angis og overholdes.
- 6) Krysningshøyden over begynnelsen av den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet skal være 50 fot.
- 7) Bruken av det erklært sikre området er godkjent av staten der flyplassen ligger.
- 8) Den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet skal ikke overstige 90 m.
- 9) Bredden på det erklærte sikkerhetsområdet skal ikke være mindre enn det dobbelte av rullebanebredden eller det dobbelte av vingspennet, idet den største verdien velges, sentrert om forlengelsen av rullebanesenterlinjen.
- 10) Det erklærte sikkerhetsområdet skal være fritt for hindringer eller fordypninger som kan utgjøre en fare for fly som kommer inn for lavt, og ingen mobil gjenstand skal tillates inne på det erklærte sikkerhetsområdet mens rullebanen brukes til korte landinger.
- 11) Hellingen på det erklærte sikkerhetsområdet skal ikke overstige 5 % oppover eller 2 % nedover i landingsretningen.
- 12) Tilleggsriterier kan gjelde, dersom vedkommende myndighet angir det, idet det tas hensyn til flytypens egenskaper, orografiske egenskaper ved innflygingsområdet, tilgjengelige innflygingshjelpemidler og vurderinger i forbindelse med avbrutt innflyging og landing.

KAPITTEL 3

Ytelsesklasse B

CAT.POL.A.300 Generelt

- a) Operatøren skal ikke fly et enmotorsfly:
 - 1) om natten eller
 - 2) ved IMC, bortsett fra etter spesielle VFR.
- b) Operatøren skal behandle tomotorsfly som ikke oppfyller stigekravene i CAT.POL.A.340, som enmotorsfly.

CAT.POL.A.305 Start

- a) Startmassen skal ikke overstige største tillatte startmasse som angitt i flygehåndboken for trykkehøyden og temperaturen i omgivelsene på avgangsflyplassen.
- b) Den nominelle startdistansen, slik den er angitt i flygehåndboken, skal ikke overstige:
 - 1) ved multiplikasjon med en faktor på 1,25, tilgjengelig startrullebane (TORA) eller,
 - 2) dersom en stoppbane og/eller et hinderfritt stigeområde er tilgjengelig, følgende:
 - i) TORA,
 - ii) ved multiplikasjon med en faktor på 1,15, tilgjengelig startdistanse (TODA), eller
 - iii) ved multiplikasjon med en faktor på 1,3, ASDA.
- c) Ved overholdelse av bokstav b) skal det tas hensyn til følgende:
 - 1) flyets masse idet startrullebanen påbegynnes,
 - 2) flyplassens trykkehøyde,

- 3) omgivelsestemperaturen på flyplassen,
- 4) rullebaneforhold og type rullebanedekke,
- 5) rullebanehellingen i startretningen og
- 6) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten.

CAT.POL.A.310 Hinderklaring ved start — flermotorsfly

- a) Startstigebanen for fly med to eller flere motorer skal bestemmes slik at flyet går klar av alle hindre med en vertikal avstand på minst 50 fot, eller med en horisontal avstand på minst 90 m pluss $0,125 \times D$, der D er den horisontale avstanden som flyet tilbakelegger fra enden av TODA eller enden av startdistansen, dersom en sving er planlagt før enden av TODA, med mindre noe annet er fastsatt i bokstav b) og c). For fly med vingespenn på mindre enn 60 meter kan det brukes en horisontal hinderklaring på halvparten av flyets vingespenn pluss 60 meter pluss $0,125 \times D$. Det skal antas at:
 - 1) startstigebanen begynner i en høyde på 50 fot over bakken ved enden av startdistansen som kreves i CAT.POL.A.305 bokstav b), og slutter i en høyde på 1 500 fot over bakken,
 - 2) flyet ikke krenger før det har nådd en høyde på 50 fot over bakken, og at krenningsvinkelen deretter ikke overstiger 15° ,
 - 3) det oppstår svikt i kritisk motor på det punkt av startstigebanen med alle motorer i drift der den visuelle referansen med sikte på å unngå hindringer, forventes tapt,
 - 4) gradienten for startstigebanen fra 50 fot til høyden for antatt motorsvikt er lik gjennomsnittlig gradient med alle motorer i drift under stigning og overgang til underveiskonfigurasjonen multiplisert med en faktor på 0,77, og
 - 5) gradienten for startstigebanen fra høyden som nås i samsvar med bokstav a) nr. 4), til enden av stigebanen etter start er lik den stigegradient underveis med OEI som er angitt i flygehåndboken.
- b) I tilfeller der den planlagte flygebanen ikke krever kursendringer på mer enn 15° , behøver en operatør ikke å ta hensyn til hindringer som har en sideveis avstand større enn:
 - 1) 300 m, dersom flygingen utføres under forhold som muliggjør navigering basert på visuelle referanser, eller dersom det finnes navigasjonshjelpemidler til rådighet som setter flygeren i stand til å opprettholde den planlagte flygebanen med samme nøyaktighet, eller
 - 2) 600 m for flyginger under alle andre forhold.
- c) I tilfeller der den planlagte flygebanen krever kursendringer på mer enn 15° , behøver en operatør ikke å ta hensyn til hindringer som har en sideveis avstand større enn:
 - 1) 600 m for flyginger under forhold som muliggjør navigering basert på visuelle referanser, eller
 - 2) 900 m for flyginger under alle andre forhold.
- d) Ved overholdelse av bokstav a)–c) skal det tas hensyn til følgende:
 - 1) flyets masse idet startrullebanen påbegynnes,
 - 2) flyplassens trykkehøyde,
 - 3) omgivelsestemperaturen på flyplassen og
 - 4) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten.

CAT.POL.A.315 Underveis — flermotorsfly

- a) Flyet skal, ved de værforhold som forventes for flygingen, og i tilfelle én motor skulle svikte mens resten av motorene fungerer innenfor angitt største kontinuerlige motoreffekt, være i stand til å fortsette flygingen ved eller over de relevante minstehøyder som er angitt for sikker flyging i driftshåndboken, til et punkt 1 000 fot over en flyplass der ytelseskravene kan oppfylles.
- b) Det skal ved punktet for motorsvikt antas at:
 - 1) flyet ikke går ved en høyde som overstiger den høyde der stighastigheten tilsvarer 300 fot per minutt med alle motorer i drift innenfor angitte vilkår for største kontinuerlige motoreffekt, og
 - 2) underveisgradienten med OEI skal være bruttogradienten for nedstigning eller eventuelt stigning, henholdsvis økt med en gradient på 0,5 % eller redusert med en gradient på 0,5 %.

CAT.POL.A.320 Underveis — enmotorsfly

- a) Flyet skal, ved de værforhold som forventes for flygingen, og i tilfelle motorsvikt, være i stand til å nå fram til et sted der det kan gjennomføres en sikker nødlanding.
- b) Det skal ved punktet for motorsvikt antas at:
 - 1) flyet ikke går ved en høyde som overstiger den høyde der stighastigheten tilsvarer 300 fot per minutt med motoren i drift innenfor angitte vilkår for største kontinuerlige motoreffekt, og
 - 2) underveisgradienten er bruttogradienten for nedstigning redusert med en gradient på 0,5 %.

CAT.POL.A.325 Landing – bestemmelsesflyplass og alternative flyplasser

Flyets landingsmasse bestemt i henhold til CAT.POL.A.105 bokstav a) skal ikke overstige den største landingsmassen som er angitt for den høyde og den aktuelle temperatur som er forventet på beregnet tidspunkt for landing ved bestemmelsesflyplassen og en alternativ flyplass.

CAT.POL.A.330 Landing — tørre rullebaner

- a) Flyets landingsmasse bestemt i henhold til CAT.POL.A.105 bokstav a) for beregnet landingstidspunkt ved bestemmelsesflyplassen og ved en alternativ flyplass skal muliggjøre landing med full stopp fra 50 fot over rullebaneterskelen innenfor 70 % av LDA, idet det tas hensyn til:
 - 1) flyplassens høyde over havet,
 - 2) høyst 50 % av motvindskomponenten eller minst 150 % av medvindskomponenten,
 - 3) rullebaneforhold og type rullebanedekke, og
 - 4) rullebanehellingen i landingsretningen.
- b) For bratte innflyginger skal operatøren bruke data for landingsdistanse utregnet i samsvar med bokstav a), basert på en høyde over rullebaneterskelen på under 60 fot, men ikke under 35 fot, og skal overholde CAT.POL.A.345.
- c) For korte landinger skal operatøren bruke data for landingsdistanse utregnet i samsvar med bokstav a) og skal overholde CAT.POL.A.350.
- d) For utsendelse av flyet i samsvar med bokstav a)–c) skal det antas at
 - 1) flyet lander på den mest fordelaktige rullebanen i vindstille, og
 - 2) flyet lander på den rullebanen som mest sannsynlig blir tildelt, basert på antatt vindretning og vindstyrke og flyets manøvreringsegenskaper på bakken samt andre forhold som landingshjelpemidler og terreng.

- e) Dersom operatøren ikke kan overholde bokstav d) nr. 2 for bestemmelsesflyplassen, kan flyet utsendes bare dersom det er angitt en alternativ flyplass som gjør det mulig fullt ut å overholde bokstav a)–d).

CAT.POL.A.335 Landing — våte og forurensede rullebaner

- a) Dersom aktuelle værrapporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttidspunkt kan være våt, skal LDA minst tilsvare nødvendig landingsdistanse, bestemt i samsvar med CAT.POL.A.330, multiplisert med en faktor på 1.15.
- b) Dersom aktuelle værrapporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttidspunkt kan være forurensset, skal landingsdistanse ikke overstige LDA. Operatøren skal angi i driftshåndboken de dataene for landingsdistanse som skal anvendes.
- c) En landingsdistanse på en våt rullebane som er kortere enn det som kreves i bokstav a), men ikke mindre enn det som kreves av CAT.POL.A.330 bokstav a), kan brukes dersom flygehåndboken inneholder særskilt tilleggsinformasjon om landingsdistanser på våte rullebaner.

CAT.POL.A.340 Alminnelige bestemmelser — stigning ved start og landing

Operatøren av et tomotorsfly skal oppfylle følgende krav til stigning ved start og landing.

a) *Stigning ved start*

1) Alle motorer i drift

- i) Stabil stigegradient etter start skal være minst 4 % med:
- a) starteffekt på hver enkelt motor,
- b) understellet nedfelt, men dersom understellet kan trekkes opp på høyst sju sekunder, kan det antas å være trukket opp,
- c) vingeklaffene i startposisjon(er) og
- d) en stigehastighet som minst er høyere enn $1,1 V_{MC}$ (minste styrehastighet på eller nær bakken) og $1,2 V_{SI}$ (steilehastighet eller minste stabile flygehastighet i landingskonfigurasjonen).

2) OEI

- i) Stabil stigegradient ved en høyde på 400 fot over startnivået skal være målbart positiv med
- a) den kritiske motoren ute av drift og dens propell i stilling for minste motstand,
- b) gjenværende motor på starteffekt,
- c) landingsunderstellet trukket opp,
- d) vingeklaffene i startposisjon(er) og
- e) en stigehastighet tilsvarende den som oppnås ved 50 fot.
- ii) Stabil stigegradient skal ikke være mindre enn 0,75 % ved en høyde på 1 500 fot over startnivået med
- a) den kritiske motoren ute av drift og dens propell i stilling for minste motstand,
- b) gjenværende motor høyst på største kontinuerlige effekt,
- c) landingsunderstellet trukket opp,
- d) vingeklaffene trukket opp og
- e) en stigehastighet på minst $1,2 V_{SI}$.

b) Stigning ved landing**1) Alle motorer i drift****i) Stabil stigegradient skal være minst 2,5 % med:**

- a) ikke mer enn den motoreffekt eller skyvekraft som er tilgjengelig åtte sekunder etter at hastighetsregulatoren begynner å beveges fra stilling for laveste tomgangseffekt,
- b) landingsunderstellet nedfelt,
- c) vingeklaffene i landingsposisjon, og
- d) en stigehastighet tilsvarende V_{REF} (referansehastighet ved landing).

2) OEI**i) Stabil stigegradient skal ikke være mindre enn 0,75 % ved en høyde på 1 500 fot over landingsnivået med**

- a) den kritiske motoren ute av drift og dens propell i stilling for minste motstand,
- b) gjenværende motor høyst på største kontinuerlige effekt,
- c) landingsunderstellet trukket opp,
- d) vingeklaffene trukket opp og
- e) en stigehastighet på minst $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Godkjenning av bratte innflygninger**a) Bratte innflygninger med glidebanevinkler på 4,5° eller mer og med høyder over rullebaneterskelen på under 60 fot, men ikke under 35 fot, krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.****b) For å innhente godkjenning skal operatøren godtgjøre at følgende vilkår er oppfylt:****1) flygehåndboken skal angi den største godkjente glidebanevinkel, enhver annen begrensning, prosedyrer for normale situasjoner, unormale situasjoner og nødssituasjoner knyttet til bratt innflyging samt endringer i data for rullebanelengde ved bruk av kriterier for bratt innflyging.****2) For hver flyplass der bratte innflygninger skal gjennomføres,****i) skal et egnet referansesystem for glidebane, som omfatter minst et visuelt glidebaneindikasjonssystem, være tilgjengelig,****ii) skal minsteverdier for vær være angitt, og****iii) skal det tas hensyn til følgende punkter:**

- a) situasjonen med hensyn til hindringer,
- b) typen glidebanereferanse og retningsreferanse mot rullebanen,
- c) minste visuelle referanse som kreves ved DH og MDA,
- d) tilgjengelig utstyr om bord,
- e) flygerens kvalifikasjoner og særlige kjennskap til flyplassen,
- f) begrensninger og prosedyrer i flygehåndboken og
- g) kriterier for avbrutt innflyging.

CAT.POL.A.350 Godkjenning av korte landinger

- a) Korte landinger krever forhåndsgodkjenning av vedkommende myndighet.
- b) For å innhente godkjenning skal operatøren godtgjøre at følgende vilkår er oppfylt:
- 1) Den avstanden som brukes til å beregne tillatt landingsmasse, kan bestå av den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet pluss erklært LDA.
 - 2) Bruken av det erklært sikre området er godkjent av staten der flyplassen ligger.
 - 3) Det erklærte sikkerhetsområdet skal være fritt for hindringer eller fordypninger som kan utgjøre en fare for fly som kommer inn for lavt, og ingen mobil gjenstand skal tillates inne på det erklærte sikkerhetsområdet mens rullebanen brukes til korte landinger.
 - 4) Hellingen på det erklærte sikkerhetsområdet skal ikke overstige 5 % oppover eller 2 % nedover i landingsretningen.
 - 5) Den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet skal ikke overstige 90 m.
 - 6) Bredden på det erklærte sikkerhetsområdet skal minst være den dobbelte av rullebanebredden, sentrert om rullebanens forlengede midtlinje.
 - 7) Krysningshøyden over begynnelsen av den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet skal være minst 50 fot.
 - 8) Minsteverdier for vær skal angis for hver rullebane som skal brukes, og skal ikke være mindre enn den høyeste av minsteverdiene for VFR eller NPA.
 - 9) Krav til flygerens erfaring, opplæring og særlig flyplasskjennskap skal angis og overholdes.
 - 10) Tilleggsriterier kan gjelde, dersom vedkommende myndighet angir det, idet det tas hensyn til flytypens egenskaper, orografiske egenskaper ved innflygingsområdet, tilgjengelige innflygingshjelpemidler og vurderinger i forbindelse med avbrutt innflyging og landing.

KAPITTEL 4**Ytelsesklasse C****CAT.POL.A.400 Start**

- a) Startmassen skal ikke overstige største tillatte startmasse som angitt i flygehåndboken for trykkehøyden og temperaturen i omgivelsene på avgangsflyplassen.
- b) For fly som har data for startbanens lengde i flygehåndboken som ikke tar hensyn til muligheten for motorsvikt, skal den avstanden som flyet krever fra begynnelsen av rulling ved start for å nå en høyde på 50 fot over bakken med alle motorer i drift og innenfor angitte forhold med største motoreffekt ved start, multiplisert med en faktor på
- 1) 1,33 for fly med to motorer,
 - 2) 1,25 for fly med tre motorer eller
 - 3) 1,18 for fly med fire motorer,
- ikke overstiger tilgjengelig startrullebane (TORA) ved startflyplassen.
- c) For fly som har data for startbanens lengde i flygehåndboken som tar hensyn til muligheten for motorsvikt, skal følgende krav være oppfylt i samsvar med spesifikasjonene i flygehåndboken:
- 1) Akselerasjon-stopp-distansen skal ikke overstige ASDA.
 - 2) Startdistansen skal ikke overstige tilgjengelig startdistanse (TODA), med et hinderfritt stigeområde som ikke overstiger halvparten av TORA.
 - 3) Startrullebanen skal ikke overstige TORA.

- 4) Verdiene for hastigheten V_1 skal være de samme for avbrutt og fortsatt start.
 - 5) På en våt eller forurenset rullebane skal startmassen ikke overstige den som er tillatt for start på en tørr rullebane under de samme forholdene.
- d) Det skal tas hensyn til følgende:
- 1) flyplassens trykkehøyde,
 - 2) omgivelsestemperaturen på flyplassen,
 - 3) rullebaneforhold og type rullebanedekke,
 - 4) rullebanehellingen i startretningen,
 - 5) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten, og
 - 6) en eventuell reduksjon av rullebanelengden på grunn av oppstillingen av flyet før start.

CAT.POL.A.405 Hinderklaring ved start

- a) Startstigebanen med OEI skal være slik at flyet går klar av alle hindre med en vertikal avstand på minst 50 fot pluss $0,01 \times D$, eller med en horisontal avstand på minst 90 m pluss $0,125 \times D$, der D er den horisontale distansen som flyet har tilbakelagt fra enden av TODA. For fly med vingspenn på mindre enn 60 meter kan det brukes en horisontal hinderklaring på halvparten av flyets vingspenn pluss 60 meter pluss $0,125 \times D$.
- b) Startstigebanen skal begynne i en høyde på 50 fot over bakkenivået ved enden av startdistansen som kreves i CAT.POL.A.405 bokstav b) eller c), etter hva som er relevant, og slutte i en høyde på 1 500 fot over jordoverflaten.
- c) Ved overholdelse av bokstav a) skal det tas hensyn til følgende:
 - 1) flyets masse idet startrullebanen påbegynnes,
 - 2) flyplassens trykkehøyde,
 - 3) omgivelsestemperaturen på flyplassen og
 - 4) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten.
- d) Baneendringer er ikke tillatt før det punktet på startstigebanen der en høyde på 50 fot over jordoverflaten er nådd. Deretter, opptil en høyde av 400 fot, antas det at flyet ikke krenger mer enn 15° . Høyere enn 400 fot kan det planlegges med krengeing på mer enn 15° , men ikke mer enn 25° . Det skal tas tilstrekkelig hensyn til krengeingens innvirkning på flygehastigheter og flygebane, herunder økte distanser som følge av økte flygehastigheter.
- e) I tilfeller der det ikke kreves kursendringer på mer enn 15° , behøver en operatør ikke å ta hensyn til hindringer som har en sideveis avstand større enn:
 - 1) 300 m, dersom flygeren er i stand til å opprettholde nødvendig navigasjonsnøyaktighet gjennom det hinderbegrensede området, eller
 - 2) 600 m for flyginger under alle andre forhold.
- f) I tilfeller der det ikke kreves kursendringer på mer enn 15° , behøver en operatør ikke å ta hensyn til hindringer som har en sideveis avstand større enn:
 - 1) 600 m, dersom flygeren er i stand til å opprettholde nødvendig navigasjonsnøyaktighet gjennom det hinderbegrensede området, eller
 - 2) 900 m for flyginger under alle andre forhold.

- g) Operatøren skal fastsette beredskapsprosedyrer for å oppfylle kravene i bokstav a)–b) og gi en sikker rute der hindringer unngås, slik at flyet er i stand til å oppfylle underveiskravene i CAT.POL.A.410 eller lande på enten avgangsflyplassen eller en alternativ startflyplass.

CAT.POL.A.410 Underveis — alle motorer i drift

- a) Flyet skal, ved de værforhold som forventes for flygingen, på et hvilket som helst punkt langs ruten eller ethvert planlagt avvik fra denne, være i stand til å oppnå en stighastighet på minst 300 fot per minutt med alle motorer i drift innenfor angitte vilkår for største kontinuerlige motoreffekt ved

- 1) minstehøydene for sikker flyging for hver del av ruten som skal flys, eller ethvert planlagt avvik fra den som er angitt i eller beregnet på grunnlag av opplysninger i driftshåndboken for flyet, og

- 2) de minstehøydene som er nødvendige for å oppfylle vilkårene i CAT.POL.A.415 og eventuelt 420.

CAT.POL.A.415 Underveis – OEI

- a) Flyet skal, ved de værforhold som forventes for flygingen, og i tilfelle én motor skulle svikte ved et punkt langs ruten eller et planlagt avvik fra denne, mens den andre eller de øvrige motorene fungerer innenfor angitt største kontinuerlige motoreffekt, være i stand til å fortsette flygingen fra marsjhøyden til en flyplass der landing kan gjennomføres i samsvar med CAT.POL.A.430 eller eventuelt CAT.POL.A.435. Flyet skal gå klar av hindre innenfor 9,3 km (5 NM) på hver side av planlagt rutetrasé med en vertikal klaring på minst:

- 1) 1 000 fot dersom stighastigheten er null eller større, eller

- 2) 2 000 fot dersom stighastigheten er mindre enn null.

- b) Flygebanen skal ha en positiv helling i en høyde på 450 meter (1 500 fot) over den flyplassen der landingen antas utført etter svikt i én motor.

- c) Flyets tilgjengelige stighastighet skal antas å være 150 fot per minutt mindre enn brutto stighastighet.

- d) Breddemarginene i bokstav a) skal økes til 18,5 km (10 NM) dersom navigasjonsnøyaktigheten ikke overholder minst RNP5.

- e) Drivstoffdumping er tillatt i et omfang som gjør flyet i stand til å nå flyplassen med nødvendige drivstoffreserver, forutsatt at det anvendes en sikker prosedyre.

CAT.POL.A.420 Underveis – fly med tre eller flere motorer, to motorer ute av drift

- a) Et fly som har tre eller flere motorer, skal ved standardtemperatur i vindstille ved en marsjhastighet for langdistanseflyging med alle motorer i drift, ikke på noe sted langs den planlagte rutetraseen befinne seg mer enn 90 minutters flyging fra en flyplass der gjeldende ytelseskrav for beregnet landingsmasse oppfylles, med mindre flyet overholder bokstav b)–e).

- b) Flygebanen med to motorer ute av drift skal tillate at flyet ved de forventede værforhold og med klaring av alle hindre innenfor 9,3 km (5 NM) på hver side av planlagt rutetrasé med en vertikal avstand på minst 2 000 fot, kan fortsette flygingen til en flyplass der gjeldende ytelseskrav med beregnet landingsmasse oppfylles.

- c) De to motorene antas å svikte på det mest kritiske punktet av den delen av rutetraseen der flyet, ved standardtemperatur i vindstille og ved marsjhastighet for langdistanseflyging med alle motorer i drift, er mer enn 90 minutter fra en flyplass der gjeldende ytelseskrav for beregnet landingsmasse er oppfylt.

- d) Flyets forventede masse på det punktet der de to motorene antas å svikte, skal ikke være mindre enn den som omfatter tilstrekkelig drivstoff til å fortsette til den flyplassen der en landing planlegges foretatt, og ankomme flyplassen i en høyde på minst 450 meter (1 500 fot) direkte over landingsområdet, og deretter fly i denne høyden i 15 minutter.

- e) Flyets tilgjengelige stighastighet skal antas å være 150 fot per minutt mindre enn angitt.

- f) Breddemarginene i bokstav b) skal økes til 18,5 km (10 NM) dersom navigasjonsnøyaktigheten ikke overholder minst RNP5.
- g) Drivstoffdumping er tillatt i et omfang som gjør flyet i stand til å nå flyplassen med nødvendige drivstoffreserver, forutsatt at det anvendes en sikker prosedyre.

CAT.POL.A.425 Landing - bestemmelsesflyplass og alternative flyplasser

Flyets landingsmasse bestemt i henhold til CAT.POL.A.105 bokstav a) skal ikke overstige den største landingsmassen som er angitt i flygehåndboken for den høyde, dersom dette er angitt i flygehåndboken, den omgivelsestemperaturen som er forventet på beregnet tidspunkt for landing ved bestemmelsesflyplassen og en alternativ flyplass.

CAT.POL.A.430 Landing — tørre rullebaner

- a) Flyets landingsmasse bestemt i henhold til CAT.POL.A.105 bokstav a) for beregnet landingstidspunkt ved bestemmelsesflyplassen og ved en alternativ flyplass skal muliggjøre landing med full stopp fra 50 fot over rullebaneterskelen innenfor 70 % av LDA, idet det tas hensyn til:
 - 1) flyplassens høyde over havet,
 - 2) høyst 50 % av motvindskomponenten eller minst 150 % av medvindskomponenten,
 - 3) typen rullebanedekke og
 - 4) rullebanehellingen i landingsretningen.
- b) For utsendelse av flyet skal det antas at
 - 1) flyet lander på den mest fordelaktige rullebanen i vindstille, og
 - 2) flyet lander på den rullebanen som mest sannsynlig blir tildelt, basert på antatt vindretning og vindstyrke og flyets manøvreringsegenskaper på bakken samt andre forhold som landingshjelpemidler og terreng.
- c) Dersom operatøren ikke kan overholde bokstav b) nr. 2 for bestemmelsesflyplassen, kan flyet utsendes bare dersom det er angitt en alternativ flyplass som gjør det mulig fullt ut å overholde bokstav a) og b).

CAT.POL.A.435 Landing — våte og forurensede rullebaner

- a) Dersom aktuelle værrapporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttidspunkt kan være våt, skal LDA minst tilsvare nødvendig landingsdistanse, bestemt i samsvar med CAT.POL.A.430, multiplisert med en faktor på 1,15.
- b) Dersom aktuelle værrapporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttidspunkt kan være forurenset, skal landingsdistanse ikke overstige LDA. Operatøren skal angi i driftshåndboken de dataene for landingsdistanse som skal anvendes.

AVSNITT 2

Helikoptre

KAPITTEL 1

Generelle krav

CAT.POL.H.100 Anvendelsesområde

- a) Helikoptre skal brukes i samsvar med gjeldende krav til ytelsesklasse.
- b) Helikoptre skal flys i ytelsesklasse 1:
 - 1) når de flys til/fra flyplasser eller operasjonssteder i et tettbygd ugjestmildt miljø, med mindre de flys til/fra et sted i offentlighetens interesse (PIS) i samsvar med CAT.POL.H.225, eller
 - 2) når de har MOPSC på over 19, med mindre de flys til/fra et helikopterdekk i ytelsesklasse 2 etter en godkjenning i samsvar med CAT.POL.H.305.

- c) Med mindre noe annet er fastsatt i bokstav b) skal helikoptre som har MOPSC på høyst 19, men over 9, flys i ytelsesklasse 1 eller 2.
- d) Med mindre noe annet er fastsatt i bokstav b) skal helikoptre som har MOPSC på høyst 9, flys i ytelsesklasse 1, 2 eller 3.

CAT.POL.H.105 Generelt**a) Helikopterets masse:**

- 1) idet starten begynnes, eller
- 2) ved endring av planene underveis, ved det punktet som den reviderte driftsreiseplanen gjelder fra,

skal ikke være større enn at kravene til masse i dette avsnitt kan oppfylles for den flygingen som skal utføres, idet det tas hensyn til forventede massereduksjoner utover i flygingen og den drivstoffdumpingen som er fastsatt i det relevante kravet.

- b) Godkjente ytelsesdata i flygehåndboken skal brukes til å fastslå om kravene i dette avsnitt er oppfylt, om nødvendig supplert med andre data, slik det er angitt i det relevante kravet. Operatøren skal angi slike andre data i driftshåndboken. Ved anvendelse av faktorene beskrevet i dette avsnitt kan det tas hensyn til eventuelle driftsmessige faktorer som allerede inngår i ytelsesdataene i flygehåndboken, slik at man unngår å korrigere for de samme faktorene to ganger.

c) Ved overholdelse av kravene i dette avsnitt skal det tas hensyn til følgende parametere:

- 1) helikopterets masse,
- 2) helikopterets konfigurasjon,
- 3) miljøforholdene, særlig
 - i) trykkehøyde og temperatur,
 - ii) vind:
 - a) Unntatt som fastsatt i C) skal muligheten for vind, for krav til start, startstigebane og landing, ikke være mer enn 50 % av den rapporterte stabile motvindskomponenten på minst 5 knop.
 - b) Dersom start og landing med en medvindskomponent er tillatt i flygehåndboken, og i alle tilfeller for startstigebanen, skal det tas hensyn til ikke mindre enn 150 % av den rapporterte medvindskomponenten.
 - c) Dersom presist vindmålingsutstyr muliggjør nøyaktig måling av vindhastighet over punktet for start og landing, kan operatøren fastsette vindkomponenter over 50 %, forutsatt at operatøren demonstrerer overfor vedkommende myndighet at nærheten til FATO og nøyaktighetsforbedringene i vindmålingsutstyret gir et tilstrekkelig sikkerhetsnivå,
- 4) driftsteknikker, og
- 5) drift av eventuelle systemer som har en negativ virkning på ytelsen.

CAT.POL.H.110 Hinderbegrensning

- a) I forbindelse med krav til hinderklaring skal det tas hensyn til et hinder utenfor FATO, i startstigebanen eller flygebanen for avbrutt innflyging, dersom den sideveis avstanden fra nærmeste punkt på overflaten under den planlagte flygebanen ikke er lengre enn følgende:

- 1) For VFR-flyginger:
 - i) halvparten av minste bredde definert i flygehåndboken – eller dersom ingen bredde er definert, « $0,75 \times D$ », der D er helikopterets største dimensjon når rotorene roterer,

- ii) pluss den høyeste verdien av $\langle 0,25 \times D \rangle$ eller $\langle 3 \text{ m} \rangle$,
- iii) pluss:
 - a) $0,10 \times$ distansen DR for VFR-flyginger om dagen, eller
 - b) $0,15 \times$ distansen DR for VFR-flyginger om natten.
- 2) For IFR-flyginger:
 - i) $\langle 1,5 \times D \rangle$ eller 30 m, idet den høyeste verdien velges, pluss:
 - a) $0,10 \times$ distansen DR, for IFR-flyginger med nøyaktige visuelle referanser,
 - b) $0,15 \times$ distansen DR, for IFR-flyginger med standard visuelle referanser,
 - c) $0,30 \times$ distansen DR, for IFR-flyginger uten visuelle referanser.
 - ii) Dersom det foretas vurdering av flygebanen for avbrutt innflyging, gjelder avviket i det hinderbegrensede området først etter enden av den tilgjengelige startdistansen.
- 3) For flyginger der start begynner visuelt og konverteres til IFR/IMC ved et gjennomgangspunkt, gjelder kriteriene i nr. 1 opp til gjennomgangspunktet, og kriteriene i nr. 2 gjelder etter gjennomgangspunktet. Gjennomgangspunktet kan ikke begynne seg før enden av nødvendig startdistanse for helikoptre (TODRH) i ytelsesklasse 1 eller før det definerte punktet etter start (DPATO) for helikoptre i ytelsesklasse 2.
- b) For start ved hjelp av en prosedyre for rygging eller sideveis gjennomgang skal det i sammenheng med kravene til hinderklaring tas hensyn til et hinder i området for rygging eller sideveis gjennomgang dersom den sideveis avstanden fra nærmeste punkt på overflaten under den planlagte flygebanen ikke er lengre enn:
 - 1) halvparten av minste bredde definert i flygehåndboken, eller når ingen bredde er definert, $\langle 0,75 \times D \rangle$,
 - 2) pluss den høyeste verdien av $\langle 0,25 \times D \rangle$ eller $\langle 3 \text{ m} \rangle$,
 - 3) pluss:
 - i) for VFR-flyginger om dagen, $0,10 \times$ den distansen som er tilbakelagt fra bakkanten av FATO, eller
 - ii) for VFR-flyginger om natten, $0,15 \times$ den distansen som er tilbakelagt fra bakkanten av FATO.
- c) Det kan ses bort fra hindre dersom de befinner seg utenfor:
 - 1) $7 \times$ rotorradius (R) for flyginger om dagen, dersom det er sikret at navigasjonsnøyaktighet kan oppnås ved hjelp av egnede visuelle referanser under stigningen,
 - 2) $10 \times R$ for flyginger om natten, dersom det er sikret at navigasjonsnøyaktighet kan oppnås ved hjelp av egnede visuelle referanser under stigningen,
 - 3) 300 m dersom navigasjonsnøyaktighet kan oppnås med egnede navigasjonshjelpemidler, eller
- 4) 900 meter i alle andre tilfeller.

KAPITTEL 2

Ytelsesklasse 1

CAT.POL.H.200 Generelt

Helikoptre i ytelsesklasse 1 skal være sertifisert i kategori A eller tilsvarende som fastsatt av Byrået.

CAT.POL.H.205 Start

- a) Startmassen skal ikke overstige største startmasse som angitt i flygehåndboken for prosedyren som skal brukes.

b) Startmassen skal være slik at:

- 1) det er mulig å avbryte start og landing på FATO ved oppdagelse av svikt i kritisk motor ved eller før beslutningspunktet under start (TDP),
 - 2) nødvendig distanse for avbrutt start (RTODRH) ikke overstiger tilgjengelig distanse for avbrutt start (RTODAH), og
 - 3) TODRH ikke overstiger tilgjengelig startdistanse (TODAH).
- 4) Uten hensyn til bokstav b) nr. 3 kan TODRH overstige TODAH dersom helikopteret, ved oppdagelse av svikt i kritisk motor ved TDP, kan, dersom det fortsetter starten, gå klar av alle hindre til enden av TODRH med en vertikal margin på minst 10,7 m (35 fot).
- c) Ved overholdelse av bokstav a) og b) skal det tas hensyn til de relevante parametrene i CAT.POL.H.105 bokstav c) på flyplassen eller operasjonsstedet under utflyging.
- d) Starten opp til og med TDP skal gjennomføres med sikt til jordoverflaten slik at en avbrutt start kan gjennomføres.
- e) For start ved hjelp av en prosedyre for rygging eller sideveis gjennomgang, med oppdagelse av svikt i kritisk motor ved eller før TDP, skal alle hindre i området for rygging eller sideveis gjennomgang klares med en tilstrekkelig margin.

CAT.POL.H.210 Startstigebane

a) Fra enden av TODRH med oppdagelse av svikt i kritisk motor ved TDP gjelder følgende:

- 1) Startmassen skal være slik at startstigebanen gir en vertikal klaring til alle hindre i stigebanen på minst 10,7 m (35 fot) for VFR-flyginger og 10,7 m (35 fot) + $0,01 \times \text{distanse DR for IFR-flyginger}$. Det skal bare tas hensyn til hindre som angis i CAT.POL.H.110.
- 2) Dersom det foretas en retningsendring på over 15°, skal det tas tilstrekkelig hensyn til krengegens innvirkning på evnen til å overholde kravene til hinderklaring. Denne svingen skal ikke begynnes før en høyde på 61 m (200 fot) over startnivået nås, med mindre det er del av en godkjent prosedyre i flygehandboken.

b) Ved overholdelse av bokstav a) skal det tas hensyn til de relevante parametrene i CAT.POL.H.105 bokstav c) på avgangsflyplassen eller -operasjonsstedet.

CAT.POL.H.215 Underveis – kritisk motor ute av drift

a) Helikopterets masse og flygebanen på alle punkter langs ruten med den kritiske motoren ute av drift og forventede værforhold for flygingen skal muliggjøre overholdelse av nr. 1, 2 eller 3:

- 1) Dersom det planlegges at flygingen på et tidspunkt skal gjennomføres uten sikt til jordoverflaten, muliggjør helikopterets masse en stighastighet på minst 50 fot/minutt med den kritiske motoren ute av drift i en høyde på minst 300 m (1 000 fot), eller 600 m (2 000 fot) i fjellområder, over alt terreng og alle hindre langs ruten innenfor 9,3 km (5 NM) på hver side av den planlagte rutetraseen.
- 2) Dersom det planlegges at flygingen skal gjennomføres uten sikt til jordoverflaten, muliggjør flygingen at helikopteret fortsetter flygingen fra marsjhøyden til en høyde på 300 m (1 000 fot) over en landingsplass der landing kan foretas i samsvar med CAT.POL.H.220. Flygebanen skal ha en vertikal klaring på minst 300 m (1 000 fot), eller 600 m (2 000 fot) i fjellområder, til alt terreng og alle hindre langs ruten innenfor 9,3 km (5 NM) på hver side av den planlagte rutetraseen. Det kan benyttes teknikker for gjennomsynkning med motor ute av drift.
- 3) Dersom det planlegges at flygingen skal gjennomføres under VMC med sikt til jordoverflaten, gjør flygebanen det mulig for helikopteret å fortsette flygingen fra marsjhøyden til en høyde på 300 m (1 000 fot) over en landingsplass der landing kan foretas i samsvar med CAT.POL.H.220, uten på noe tidspunkt å fly under den relevante minsteflygehøyden. Det må tas hensyn til hindre innenfor 900 m på hver side av ruten.

- b) Ved overholdelse av bokstav a) nr. 2 eller bokstav a) nr. 3
- 1) anses motoren å svikte på det mest kritiske punktet langs ruten,
 - 2) tas det hensyn til vindens virkning på flygebanen,
 - 3) planlegges drivstoffdumping å finne sted bare i et omfang som setter helikopteret i stand til å nå flyplassen eller operasjonsstedet med nødvendige drivstoffreserver og ved hjelp av en sikker prosedyre, og
 - 4) planlegges ikke drivstoffdumping under 1 000 fot over terrenget.
- c) Breddemarginene i bokstav a) nr. 1 og bokstav a) nr. 2 økes til 18,5 km (10 NM) dersom navigasjonsnøyaktigheten ikke kan overholdes i 95 % av samlet flygetid.

CAT.POL.H.220 Landing

- a) Helikopterets landingsmasse på beregnet landingstidspunkt skal ikke overstige største masse angitt i flygehåndboken for prosedyren som skal benyttes.
- b) Dersom det oppdages svikt i kritisk motor på et tidspunkt ved eller før beslutningspunktet under landing (LDP), er det mulig enten å lande og stoppe innenfor FATO eller foreta en avbrutt landing og gå klar av alle hindre i flygebanen med en vertikal margin på 10,7 m (35 fot). Det skal bare tas hensyn til hindre som angis i CAT.POL.H.110.
- c) Dersom det oppdages svikt i kritisk motor på et tidspunkt ved eller etter LDP, er det mulig å
- 1) gå klar av alle hindre i innflygingsbanen og
 - 2) lande og stoppe innenfor FATO.
- d) Ved overholdelse av bokstav a)–c) skal det tas hensyn til de relevante parametrene i CAT.POL.H.105 bokstav c) for beregnet landingstidspunkt ved bestemmelsesflyplassen eller -operasjonsstedet, eller et eventuelt alternativ.
- e) Den delen av landingen som ligger mellom LDP og landingsøyeblikket skal gjennomføres med sikt til jordoverflaten.

CAT.POL.H.225 Helikopterflyginger til/fra et sted i offentlighetens interesse

- a) Flyginger til/fra et sted i offentlighetens interesse (PIS) kan gjennomføres i ytelsesklasse 2 uten overholdelse av CAT.POL.H.310 bokstav b) eller CAT.POL.H.325 bokstav b), forutsatt at alt av følgende overholdes:
- 1) PIS var i bruk før 1. juli 2002,
 - 2) størrelsen på PIS-et eller hindermiljøet gjør det ikke mulig å oppfylle kravene til operasjon i ytelsesklasse 1,
 - 3) flygingen gjennomføres med et helikopter med MOPSC på høyst seks,
 - 4) operatøren overholder CAT.POL.H.305 bokstav b) nr. 2 og bokstav b) nr. 3,
 - 5) helikopterets masse overstiger ikke største masse angitt i flygehåndboken for en stigegradient på 8 % i vindstille ved egnet sikkerhetshastighet under start (V_{TOSS}) med den kritiske motoren ute av drift og gjenværende motorer i drift ved en egnet motoreffekt, og
 - 6) operatøren har forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet. Før slike flyginger foretas i en annen medlemsstat, skal operatøren skaffe påtegning fra vedkommende myndighet i nevnte stat.
- b) Det skal fastsettes stedsspesifikke prosedyrer i driftshåndboken for å begrense tidsrommet der de som er om bord i helikopteret, og de som befinner seg på bakken, ville være i fare ved motorsvikt under start og landing.
- c) Driftshåndboken skal for hver PIS inneholde et diagram, eller et avsnitt med forklarende kommentarer, som viser hovedaspektene, dimensjonene, det manglende samsvaret med ytelsesklasse 1, de viktigste farene og beredskapsplanen dersom en hendelse skulle inntreffe.

KAPITTEL 3

Ytelsesklasse 2

CAT.POL.H.300 Generelt

Helikoptre i ytelsesklasse 2 skal være sertifisert i kategori A eller tilsvarende som fastsatt av Byrået.

CAT.POL.H.305 Drift uten tilstrekkelig mulighet til sikker nødlanding

- a) Flyginger uten mulighet til sikker nødlanding under start og landing skal gjennomføres bare dersom operatøren har fått godkjenning fra vedkommende myndighet.
- b) For å oppnå og opprettholde slik godkjenning skal operatøren:
 - 1) foreta en risikovurdering der det angis
 - i) helikoptertype og
 - ii) type flyging,
 - 2) gjennomføre følgende vilkår:
 - i) nå og opprettholde produsentens definerte regler for modifisering av helikopter/motor,
 - ii) gjennomføre forebyggende vedlikehold anbefalt av helikopter- eller motorprodusenten,
 - iii) inkludere start- og landingsprosedyrer i driftshåndboken, dersom de ikke allerede finnes i flygehåndboken,
 - iv) spesifisere opplæring for flygebesetning, og
 - v) opprette et system for å rapportere til produsenten hendelser med tap av effekt, stans av motor eller motorsvikt,
- og
- 3) iverksette et bruksovervåkingssystem (UMS).

CAT.POL.H. 310 Start

- a) Startmassen skal ikke overstige største masse angitt for en stigeastighet på 150 fot/min ved 300 m (1 000 fot) over flyplassens eller operasjonsstedets nivå med den kritiske motoren ute av drift og den eller de gjenværende motorene i drift ved en egnet motoreffekt.
 - b) For andre operasjoner enn dem som er angitt i CAT.POL.H.305, skal starten gjennomføres slik at sikker nødlanding kan foretas inntil det punktet der sikker fortsettelse av flygingen er mulig.
 - c) For operasjoner i samsvar med CAT.POL.H.305 gjelder følgende i tillegg til kravene i bokstav a):
 - 1) Startmassen skal ikke overstige største masse angitt i flygehåndboken for AEO OGE-hovring i vindstille med alle motorer i drift ved egnet motoreffekt.
 - 2) For flyginger fra et helikopterdekk:
 - i) med et helikopter som har MOPSC på over 19, eller
 - ii) et helikopter som flys fra et helikopterdekk i et ugjestmildt miljø,
- skal startmassen fastsettes med hensyn til prosedyren, klaring til helikopterdekkets kant samt den landingen som er egnet med tanke på høyden av helikopterdekket med kritisk(e) motor(er) ute av drift og øvrige motorer i drift ved egnet motoreffekt.
- d) Ved overholdelse av bokstav a) til c) skal det tas hensyn til de relevante parameterne i CAT.POL.H.105 bokstav c) på avgangsstedet.
 - e) Den delen av starten som utføres før kravet i CAT.POL.H.315 oppfylles, skal gjennomføres med sikt til jordoverflaten.

CAT.POL.H.315 Startstigebane

Fra det definerte punktet etter start (DPATO), eller eventuelt høyst 200 fot over startnivået, med den kritiske motoren ute av drift, skal kravet i CAT.POL.H.210 bokstav a) nr. 1) og 2) og bokstav b) overholdes.

CAT.POL.H.320 Underveis – kritisk motor ute av drift

Kravet i CAT.POL.H.215 skal overholdes.

CAT.POL.H.325 Landing

- a) Landingsmassen på beregnet landingstidspunkt skal ikke overstige største masse angitt for en stigeastighet på 150 fot/min ved 300 m (1 000 fot) over flyplassens eller operasjonsstedets nivå med den kritiske motoren ute av drift og øvrige motorer i drift ved egnet motoreffekt.
- b) Dersom den kritiske motoren svikter på et punkt i innflygingsbanen:
 - 1) kan det foretas en avbrutt landing, idet kravet i CAT.POL.H.315 overholdes, eller
 - 2) kan helikopteret for andre operasjoner enn dem som er angitt i CAT.POL.H.305, foreta en sikker nødlanding.
- c) For operasjoner i samsvar med CAT.POL.H.305 gjelder følgende i tillegg til kravene i bokstav a):
 - 1) Landingsmassen skal ikke overstige største masse angitt i flygehåndboken for AEO OGE-hovring i vindstille med alle motorer i drift ved egnet motoreffekt.
 - 2) For flyging til et helikopterdekk:
 - i) med et helikopter som har MOPSC på over 19, eller
 - ii) et helikopter som flys til et helikopterdekk i et ugjestmildt miljø,skal landingsmassen fastsettes med hensyn til prosedyren og den landingen som er relevant for høyden av helikopterdekket med den kritiske motoren ute av drift og øvrige motorer i drift ved egnet motoreffekt.
- d) Ved overholdelse av bokstav a) til c) skal det tas hensyn til de relevante parameterne i CAT.POL.H.105 bokstav c) ved bestemmelsesflyplassen eller eventuelt en alternativ flyplass.
- e) Den delen av landingen som kravet i bokstav b) nr. 1 ikke kan overholdes etter, skal gjennomføres med sikt til jordoverflaten.

KAPITTEL 4**Ytelsesklasse 3****CAT.POL.H.400 Generelt**

- a) Helikoptre i ytelsesklasse 3 skal være sertifisert i kategori A eller tilsvarende som fastsatt av Byrået, eller kategori B.
- b) Flyginger skal bare gjennomføres i et ugjestmildt miljø, unntatt:
 - 1) ved flyginger i samsvar med CAT.POL.H.420 eller,
 - 2) for start- og landingsfasen, ved flyging i samsvar med bokstav c).
- c) Forutsatt at operatøren er godkjent i henhold til CAT.POL.H.305, kan det gjennomføres flyginger til/fra en flyplass eller et operasjonssted utenfor et tettbygd ugjestmildt miljø uten mulighet for sikker nødlanding:
 - 1) under start, før V_y (hastighet for beste stigeastighet) eller 200 fot over startnivået nås, eller
 - 2) under landing, under 200 fot over landingsnivået.
- d) Det skal ikke utføres flyginger:
 - 1) uten sikt til jordoverflaten,

- 2) om natten,
- 3) når skydekkehøyden er under 600 fot eller
- 4) når sikten er under 800 m.

CAT.POL.H.405 Start

a) Startmassen skal være lavere enn:

- 1) MCTOM eller
- 2) største startmasse angitt for HIGE med alle motorer i drift ved starteffekt, eller dersom forholdene er slik at HIGE sannsynligvis ikke kan fastsettes, startmassen angitt for HOGE med alle motorer i drift ved starteffekt.

b) Med mindre noe annet er fastsatt i CAT.POL.H.400 bokstav b), skal helikopteret ved motorsvikt være i stand til å foreta en sikker nødlanding.

CAT.POL.H.410 Underveis

a) Helikopteret skal med alle motorer i drift innenfor forhold med største kontinuerlige effekt være i stand til å fortsette langs den planlagte ruten eller til en planlagt omdirigering uten på noe punkt å fly under den gjeldende minsteflygehøyden.

b) Med mindre noe annet er fastsatt i CAT.POL.H.420, skal helikopteret ved motorsvikt være i stand til å foreta en sikker nødlanding.

CAT.POL.H.415 Landing

a) Helikopterets landingsmasse på beregnet landingstidspunkt skal være lavere enn:

- 1) største sertifiserte landingsmasse, eller
- 2) største landingsmasse angitt for HIGE med alle motorer i drift ved starteffekt, eller dersom forholdene er slik at HIGE sannsynligvis ikke kan fastsettes, landingsmassen for HOGE med alle motorer i drift ved starteffekt.

b) Med mindre noe annet er fastsatt i CAT.POL.H.400 bokstav b), skal helikopteret ved motorsvikt være i stand til å foreta en sikker nødlanding.

CAT.POL.H.420 Helikopterflyging over et ugjestmildt miljø utenfor et tettbygd område

a) Flyginger over et ikke-tettbygd ugjestmildt miljø uten mulighet for sikker nødlanding med turbindrevne helikoptre med MOPSC på høyst seks kan gjennomføres bare dersom operatøren har fått godkjenning fra vedkommende myndighet. Før slike flyginger foretas i en annen medlemsstat, skal operatøren skaffe påtegning fra vedkommende myndighet i nevnte stat.

b) For å oppnå og opprettholde slik godkjenning skal operatøren:

- 1) gjennomføre disse flygingene bare i de områdene og på de vilkårene som er angitt i godkjenningen,
- 2) ikke gjennomføre disse flygingene i henhold til en HEMS-godkjenning,
- 3) godtgjøre at helikopterbegrensninger, eller andre begrunnede vurderinger, utelukker bruk av de relevante ytelseskriteriene, og
- 4) være godkjent i samsvar med CAT.POL.H.305 bokstav b).

c) Uten hensyn til CAT.IDE.H.240 kan slik flyging gjennomføres uten ekstra oksygenutstyr, forutsatt at kabinhøyden ikke overstiger 10 000 fot i et tidsrom på over 30 minutter og aldri overstiger en trykkehøyde på 13 000 fot.

AVSNITT 3

Masse og balanse

KAPITTEL 1

Motordrevne luftfartøyer**CAT.POL.MAB.100 Masse og balanse, lasting**

- a) Under enhver fase av flygingen skal luftfartøyet last, masse og tyngdepunkt (CG) overholde begrensninger angitt i flygehåndboken, eller i driftshåndboken dersom denne er mer restriktiv.
- b) Operatøren skal bestemme et luftfartøys masse og CG ved faktisk veiing før luftfartøyet tas i bruk for første gang, og deretter med fire års mellomrom dersom de enkelte luftfartøyers masse brukes, og med ni års mellomrom dersom flåtens masse brukes. De akkumulerte virkningene av endringer og reparasjoner på massen og balansen skal tas i betraktning og dokumenteres. Luftfartøyene skal veies på nytt dersom virkningen av endringer på massen og balansen ikke er nøyaktig kjent.
- c) Veiingen skal gjennomføres av produsenten av luftfartøyet eller en godkjent vedlikeholdsorganisasjon.
- d) Operatøren skal bestemme massen av alt driftsutstyr og alle besetningsmedlemmer som er medregnet i luftfartøyet tørre driftsmasse, ved veiing eller ved bruk av standardmasser. Det skal fastslås hvordan deres plassering innvirker på luftfartøyet CG.
- e) Operatøren skal bestemme massen av nyttelasten, medregnet all ballast, ved faktisk veiing eller bestemme massen av nyttelasten i samsvar med standard passasjer- og bagasjemasser.
- f) I tillegg til standardmasser for passasjerer og innsjekket bagasje kan operatøren bruke standardmasser for andre lastelementer, dersom operatøren påviser overfor vedkommende myndighet at disse elementene har samme masse, eller at massene ligger innenfor angitte toleransegrenser.
- g) Operatøren skal bestemme drivstoffmengdens masse ved hjelp av faktisk tetthet, eller dersom denne ikke er kjent, tettheten beregnet etter en metode som er angitt i driftshåndboken.
- h) Operatøren skal sikre at lastingen av
 - 1) dens luftfartøy skjer under tilsyn av kvalifisert personell, og at
 - 2) nyttelasten samsvarer med dataene som brukes til å beregne luftfartøyet masse og balanse.
- i) Operatøren skal overholde ytterligere strukturelle begrensninger som gulvstyrkebegrensninger, største last per løpemeter, største last per lasterom og største antall seter. For helikoptre skal operatøren i tillegg ta hensyn til endringer i lastingen underveis.
- j) Operatøren skal angi i driftshåndboken de prinsipper og metoder som gjelder for lastingen og masse- og balansesystemet som oppfyller kravene i bokstav a)–i). Dette systemet skal omfatte alle typer planlagte operasjoner.

CAT.POL.MAB.105 Masse- og balansedata og -dokumentasjon

- a) Operatøren skal fastsette masse- og balansedata og framlegge masse- og balansedokumentasjon før hver flyging som angir lasten og dens fordeling. Masse- og balansedokumentasjonen skal gjøre det mulig for fartøysjefen å fastslå at lasten og fordelingen av den er slik at luftfartøyet grenseverdier for masse og balanse ikke overskrides. Masse- og balansedokumentasjonen skal inneholde følgende opplysninger:
 - 1) luftfartøyet registreringsmerke og type,
 - 2) rutenummer og dato,
 - 3) fartøysjefens navn,
 - 4) navnet til den som har utarbeidet dokumentet,

- 5) tørr driftsmasse og tilsvarende CG for luftfartøyet:
- i) For fly i ytelsesklasse B og for helikoptre behøver CG-plasseringen ikke nødvendigvis å stå i masse- og balansedokumentasjonen dersom for eksempel lastfordelingen er i samsvar med en forhåndsberegnet balansetabell, eller dersom det kan påvises at en korrekt balanse kan sikres for de planlagte flygingene, uansett hva den faktiske lasten er,
- 6) drivstoffmassen ved start og massen av drivstoff til flygingen,
- 7) massen av eventuelle andre forbruksvarer enn drivstoff,
- 8) lastens sammensetning, herunder passasjerer, bagasje, gods og ballast,
- 9) startmasse, landingsmasse og masse uten drivstoff,
- 10) gjeldende CG-posisjoner for luftfartøyet og
- 11) grenseverdier for masse og tyngdepunkt.
- Ovenstående opplysninger skal være tilgjengelige i flygeplanleggingsdokumentene eller masse- og balansesystemene. Noen av disse opplysningene kan finnes i andre dokumenter som er lett tilgjengelige for bruk.
- b) Dersom masse- og balansedata og dokumentasjon utarbeides av et edb-basert system for masse og balanse, skal operatøren verifisere utdataenes integritet.
- c) Den som fører tilsyn med lastingen av luftfartøyet, skal bekrefte ved underskrift for hånd eller tilsvarende at lasten og fordelingen av den er i samsvar med masse- og balansedokumentasjonen som gis til fartøysjefen. Fartøysjefen skal angi sin aksept ved underskrift for hånd eller tilsvarende.
- d) Operatøren skal angi prosedyrer for endringer i siste øyeblikk i lasten for å sikre at:
- 1) en endring i siste øyeblikk etter at masse- og balansedokumentasjonen er fullført, meddeles fartøysjefen og inkluderes i flygeplanleggingsdokumentene som inneholder masse- og balansedokumentasjonen,
 - 2) største tillatte endring i antallet passasjerer eller last i lasterom er angitt, og
 - 3) det utarbeides ny masse- og balansedokumentasjon dersom dette største antallet overskrides.
- e) Operatøren skal innhente godkjenning fra vedkommende myndighet dersom vedkommende ønsker å bruke et edb-basert masse- og balansesystem om bord som hovedkilde for utsendelse. Operatøren skal demonstrere det aktuelle systemets egnethet og pålitelighet.

KAPITTEL D

INSTRUMENTER, DATA OG UTSTYR

AVSNITT 1

Fly

CAT.IDE.A.100 Instrumenter og utstyr — generelt

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, unntatt følgende elementer:
- 1) reservesikringer,
 - 2) bærbare lykter,
 - 3) presisjonsur,
 - 4) kartholder,

- 5) førstehjelpsskrin,
 - 6) medisinsk nødutstyr,
 - 7) megafoner,
 - 8) overlevings- og signalutstyr,
 - 9) drivankre og fortøyningsutstyr og
 - 10) barnesikringsinnretninger.
- b) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i dette kapittelet, og som ikke trenger å være godkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, men som medbringes under en flyging, skal overholde følgende bestemmelser:
- 1) De opplysningene som gis av disse instrumentene, dette utstyret eller tilbehøret skal ikke brukes av flygebesetningen for å overholde vedlegg I til forordning (EC) No 216/2008 eller CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 og CAT.IDE.A.345, og
 - 2) instrumentene og utstyret skal ikke påvirke flyets luftdyktighet, selv ikke ved feil eller funksjonssvikt.
- c) Dersom utstyr skal brukes av et flygebesetningsmedlem ved vedkommendes plass under flyging, skal det lett kunne betjenes fra denne plassen. Dersom det kreves at en utstyrsdel skal betjenes av flere enn ett besetningsmedlem, skal det være slik installert at utstyret er klart til bruk fra et hvilket som helst sted der utstyret må kunne brukes.
- d) Instrumenter som brukes av alle flygebesetningsmedlemmer, skal være slik innrettet at flygebesetningsmedlemmene fra sin posisjon lett kan se hva instrumentene viser, med minst mulig avvik fra stillingen og synslinjen som vedkommende vanligvis har med blikket rettet forover langs flygeveien.
- e) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

CAT.IDE.A.105 Minsteutstyr for flyging

En flyging skal ikke påbegynnes når noen av flyets instrumenter, utstyrsenheter eller funksjoner som kreves for den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre:

- a) flyet skal flys i samsvar med operatørens MEL, eller
- b) operatøren har fått godkjenning av vedkommende myndighet til å flyge flyet innenfor begrensningene i referansemínsteutstyrlisten (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Reservesikringer

- a) Fly skal være utstyrt med reservesikringer, av styrker som kreves for vern av hele kretsen, for å kunne skifte de sikringene som kan skiftes ut under flyging.
- b) Antallet reservesikringer som kreves om bord, skal være høyere enn:
 - 1) 10 % av antallet sikringer av hver styrke eller
 - 2) tre sikringer for hver styrke.

CAT.IDE.A.115 Driftslys

- a) Fly som flys om dagen, skal være utstyrt med:
 - 1) antikollisjonslys-system,
 - 2) belysning fra flyets elektriske system for å gi tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og utstyr som er avgjørende for sikker drift av flyet,

- 3) belysning fra flyets elektriske system for å gi belysning i alle passasjerkabiner, og
 - 4) en bærbar lykt for hvert besetningsmedlem som kreves om bord, som er lett tilgjengelig for besetningsmedlemmene når de sitter ved sine plasser.
- b) Fly som flys om natten, skal i tillegg til være utstyrt med:
- 1) navigasjons-/posisjonslys,
 - 2) to landingslys eller ett enkelt lys med to glødetråder med separat strømforsyning, og
 - 3) lys for å overholde internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, dersom flyet brukes som sjøfly.

CAT.IDE.A.120 Utstyr til å klare frontruten

Fly med MCTOM på over 5 700 kg skal ved hver flygerplass være utstyrt med et hjelpemiddel til å holde en del av frontruten fri for nedbør.

CAT.IDE.A.125 VFR-flyginger om dagen — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- a) Fly som flys i henhold til VFR om dagen, skal være utstyrt med følgende utstyr som skal være tilgjengelig på flygerplassen:
- 1) En innretning som måler og viser:
 - i) magnetisk kurs,
 - ii) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - iii) trykkehøyde,
 - iv) angitt flygehastighet,
 - v) stigehastighet,
 - vi) sving og sideglidning,
 - vii) flygestilling,
 - viii) kurs,
 - ix) utvendig lufttemperatur og
 - x) mach-tall dersom hastighetsbegrensningene er uttrykt i mach-tall.
 - 2) En innretning som viser når energitilførselen til de nødvendige flygeinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- b) Når det kreves to flygere til en flyging, skal det på andreflygerens plass finnes en ytterligere separat innretning som viser følgende:
- 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt flygehastighet,
 - 3) stigehastighet,
 - 4) sving og sideglidning,
 - 5) flygestilling og
 - 6) kurs.

- c) En innretning for forebygging av funksjonsfeil i fartsmålersystemet på grunn av kondensering eller isdannelse skal være tilgjengelig for:
- 1) fly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over 9, og
 - 2) fly som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. april 1999 eller senere.
- d) Enmotorsfly som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis før 22. mai 1995, er fritatt for kravene i bokstav a) nr. 1) vi), vii), viii) og ix) dersom samsvar ville kreve ettermontering.

CAT.IDE.A.130 IFR-flyging eller flyging om natten — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Fly som flys om natten i henhold til VFR eller i henhold til IFR, skal være utstyrt med følgende utstyr, som skal være tilgjengelig på flyerplassen:

- a) En innretning som måler og viser:
- 1) magnetisk kurs,
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - 3) angitt flygehastighet,
 - 4) stighastighet,
 - 5) sving og sideglidning, eller for fly utstyrt med en reserveinnretning for måling og visning av flygestilling, sideglidning,
 - 6) flygestilling,
 - 7) stabilisert kurs,
 - 8) utvendig lufttemperatur og
 - 9) mach-tall dersom hastighetsbegrensningene er uttrykt i mach-tall.
- b) To innretninger som måler og viser trykkehøyde.
- c) En innretning som viser når energitilførselen til de nødvendige flygeinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- d) En innretning som hindrer funksjonssvikt for systemer som viser flygehastighet, som kreves i bokstav a) nr. 3 og bokstav h) nr. 2, på grunn av kondensering eller isdannelse.
- e) En innretning for å varsle flygebesetningen om svikt i de innretningene som kreves i bokstav d) for fly:
- 1) utstedt med et eget luftdyktighetsbevis 1. april 1998 eller senere, eller
 - 2) utstedt med et eget luftdyktighetsbevis før onsdag 1. april 1998, med MCTOM på over 5700 kg eller MOPSC på mer enn 9.
- f) Unntatt for propelldrevne fly med MCTOM på høyst 5 700 kg, to uavhengige systemer for statisk trykk.
- g) Ett system for statisk trykk og én alternativ kilde til statisk trykk for propelldrevne fly med MCTOM på høyst 5 700 kg.
- h) Dersom flygingen krever to flygere, skal det på andreflygerens plass finnes en innretning som viser følgende:
- 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt flygehastighet,
 - 3) stighastighet,
 - 4) sving og sideglidning,

- 5) flygestilling og
- 6) stabilisert kurs.
- i) En reserveinnretning for måling og visning av flygestilling som kan benyttes fra hver flygerplass for fly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over 9 som
 - 1) flys kontinuerlig under normal flyging, og som etter en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet får strømforsyning fra en kilde som er uavhengig av det ordinære elektriske systemet,
 - 2) virker pålitelig i minst 30 minutter etter en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet, når det tas hensyn til annen belastning på nødstrømsforsyningen samt driftsprosedyrer,
 - 3) virker uavhengig av andre innretninger som måler og viser flygestilling,
 - 4) virker automatisk etter en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet,
 - 5) er tilstrekkelig belyst under alle faser av flygingen, med unntak for fly med MCTOM på høyst 5 700 kg som allerede var registrert i en medlemsstat 1. april 1995, og som er utstyrt med en reserveflygestillingsindikator på venstre side av instrumentpanelet,
 - 6) framgår tydelig for flygebesetningen når reserveflygestillingsindikatoren drives av nødstrømsforsyningen, og
 - 7) dersom reserveflygestillingsindikatoren har sin egen strømforsyning, har en tilhørende indikasjon, enten på instrumentet eller på instrumentpanelet, som viser når denne strømforsyningen er i bruk.
- j) En kartholder i en lett lesbar posisjon som kan belyses ved flyginger om natten.

CAT.IDE.A.135 Tilleggsutstyr for flyging med én flyger i henhold til IFR

Fly som flys i henhold til IFR med én enkelt flyger, skal være utstyrt med en autopilot som minst har høydehold- og styrekursfunksjon.

CAT.IDE.A.140 Høydevarslingssystem

- a) Følgende fly skal være utstyrt med et høydevarslingssystem:
 - 1) turbopropfly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over 9 og
 - 2) turbojetfly.
- b) Høydevarslingssystemet skal være i stand til
 - 1) å varsle flygebesetningen når flyet nærmer seg forhåndsvalgt høyde, og
 - 2) å varsle flygebesetningen med minst et lydsignal ved avvik fra en forhåndsvalgt høyde.
- c) Uten hensyn til bokstav a) er fly med MCTOM på høyst 5 700 kg, som har MOPSC på over 9, og som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis før 1. april 1972 og allerede var registrert i en medlemsstat 1. april 1995, fritatt for å være utstyrt med et høydevarslingssystem.

CAT.IDE.A.150 Terrengvarslingssystem (TAWS – terrain awareness warning system)

- a) Turbindrevne fly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over 9 skal være utstyrt med TAWS som oppfyller kravene til utstyr i klasse A som angitt i en akseptabel standard.
- b) Stempelmotordrevne fly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over 9 skal være utstyrt med TAWS som oppfyller kravene til utstyr i klasse B som angitt i en akseptabel standard.

CAT.IDE.A.155 Flybåret antikkollisjonssystem (ACAS)

Med mindre annet er fastsatt ved forordning (EU) nr. 1332/2011 skal turbindrevne fly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over 19 være utstyrt med ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Flybåret værradarutstyr

Følgende skal være utstyrt med flybåret værradarutstyr når de flys om natten eller under IMC i områder der torden eller andre potensielt farlige værforhold som anses som påviselige med flybåret værradarutstyr, kan forventes å finnes langs ruten:

- a) fly med trykkabin,
- b) fly uten trykkabin med MCTOM på over 5 700 kg, og
- c) fly uten trykkabin med MOPSC på over 9.

CAT.IDE.A.165 Tilleggsutstyr for flyginger under forhold med isdannelse om natten

- a) Fly som flys under forventede eller faktiske forhold med isdannelse om natten, skal være utstyrt med en innretning for å belyse eller oppdage isdannelse.
- b) Innretningen for å belyse isdannelsen skal ikke blende eller gi refleksjoner som kan hemme besetningsmedlemmene i deres tjenesteutøvelse.

CAT.IDE.A.170 Flytelefonsystem for flygebesetningen

Fly som flys av flere enn ett flygebesetningsmedlem, skal være utstyrt med et flytelefonsystem for flygebesetningen, herunder hodetelefoner og mikrofoner til bruk for alle flygebesetningsmedlemmene.

CAT.IDE.A.175 Flytelefonsystem for besetningsmedlemmene

Fly med MCTOM på over 15 000 kg eller med MOPSC på over 19 skal være utstyrt med et flytelefonsystem for besetningsmedlemmene, unntatt for fly som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis før 1. april 1965, og som allerede var registrert i en medlemsstat 1. april 1995.

CAT.IDE.A.180 Høytaleranlegg

Fly med en MOPSC for mer enn 19 passasjerer skal være utstyrt med et høytaleranlegg.

CAT.IDE.H.185 Taleregistrator i førerkabinen

- a) Følgende fly skal være utstyrt med en taleregistrator i førerkabinen (CVR):
 - 1) fly med MCTOM på over 5 700 kg, og
 - 2) turbindrevne flermotorsfly som har MCTOM på høyst 5 700 kg, som har MOPSC på over 9, og som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. januar 1990 eller senere.
- b) Taleregistratoren skal kunne lagre opptak fra minst:
 - 1) de to siste timene for fly nevnt i bokstav a) nr. 1, dersom eget luftdyktighetsbevis ble utstedt 1. april 1998 eller senere,
 - 2) de 30 siste minuttene for fly nevnt i bokstav a) nr. 1, dersom eget luftdyktighetsbevis ble utstedt før 1. april 1998, eller
 - 3) de 30 siste minuttene for fly nevnt i bokstav a) nr. 2.
- c) Taleregistratoren skal, med henvisning til en tidsskala, gjøre opptak av:
 - 1) talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen,
 - 2) talekommunikasjon mellom flybesetningsmedlemmer ved hjelp av flytelefonsystemet eller høytaleranlegget, dersom et slikt er installert,

- 3) lydbildet i førerkabinen, herunder uten avbrudd for:
- i) fly som for første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. april 1998 eller senere, lydsignalene fra hver svanehalsmikrofon og maskemikrofon som er i bruk,
 - ii) fly som er nevnt i bokstav a) nr. 2, og som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis før 1. april 1998, lydsignalene fra hver svanehalsmikrofon og maskemikrofon, dersom dette er gjennomførbart,
- og
- 4) tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.
- d) Taleregistratoren skal begynne registreringen før flyet setter seg i bevegelse av egen kraft, og fortsette registreringen til flygingen er avsluttet, når flyet ikke lenger kan bevege seg av egen kraft. Videre skal taleregistratoren for fly som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. april 1998 eller senere, automatisk begynne registreringen før flyet setter seg i bevegelse av egen kraft, og fortsette registreringen til flygingen er avsluttet, når flyet ikke lenger er i stand til å bevege seg av egen kraft.
- e) I tillegg til bokstav d) skal taleregistratoren, avhengig av tilgjengeligheten av elektrisk kraft, begynne å registrere så tidlig som mulig under kontrollene i førerkabinen før start av motor ved begynnelsen av flygingen, inntil kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter stans av motor ved avslutning av flygingen for:
- 1) fly som er nevnt i bokstav a) nr. 1, og som fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis etter 1. april 1998, eller
 - 2) fly som er nevnt i bokstav a) nr. 2.
- f) Taleregistratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

CAT.IDE.A.190 Ferdsskriver

- a) Følgende fly skal være utstyrt med en ferdsskriver (FDR) som ved hjelp av en digital metode registrerer og lagrer data, og der en metode er tilgjengelig for enkel framhenting av dataene fra lagringsmediet:
- 1) fly med MCTOM på over 5 700 kg som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. juni 1990 eller senere,
 - 2) turbindrevne fly med MCTOM på over 5 700 kg som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis før 1. juni 1990, og
 - 3) turbindrevne flermotorsfly med MCTOM på høyst 5 700 kg og har MOPSC på over 9 og som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. april 1998 eller senere.
- b) FDR skal registrere:
- 1) tidspunkt, høyde, flygehastighet, normal akselerasjon og styrekurs, og skal være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 25 siste timene for fly nevnt i bokstav a) nr. 2 med MCTOM på under 27 000 kg,
 - 2) parametrene som kreves for nøyaktig å fastslå flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt og konfigurasjon av innretninger for oppdrift og luftmotstand, og skal være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 25 siste timene, for fly nevnt i bokstav a) nr. 1 som har MCTOM på under 27 000 kg, og som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis før 1. januar 2016,
 - 3) parametrene som kreves for nøyaktig å fastslå flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt, konfigurasjon og funksjon, og skal være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 25 siste timene for fly nevnt i bokstav a) nr. 1 og a) nr. 2 som har MCTOM på over 27 000 kg, og som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis før 1. januar 2016,
 - 4) parametrene som kreves for nøyaktig å fastslå flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt og konfigurasjon av innretninger for oppdrift og luftmotstand, og skal være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 10 siste timene for fly nevnt i bokstav a) nr. 3 som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis før 1. januar 2016, eller

- 5) parametrene som kreves for nøyaktig å fastslå flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt, konfigurasjon og funksjon, og skal være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 25 siste timene for fly nevnt i bokstav a) nr. 1 og bokstav a) nr. 3 som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere.
- c) Data skal hentes fra kilder i flyet som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flygebesetningen.
- d) Ferdsskriveren skal begynne å registrere data før flyet kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og stoppe etter at flyet ikke lenger kan bevege seg av egen kraft. Videre skal ferdsskriveren for fly som fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis 1. april 1998 eller senere, automatisk begynne å registrere data før flyet kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og stoppe automatisk etter at flyet ikke kan bevege seg av egen kraft.
- e) Ferdsskriveren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

CAT.IDE.A.195 Datalinjeregistrering

- a) Fly som første gang får utstedt eget luftdyktighetsbevis 8. april 2014 eller senere, som har mulighet til å drive datalinjekommunikasjon, og som må være utstyrt med CVR, skal eventuelt på en registrator registrere:
- 1) meldinger fra datalinjekommunikasjonen i forbindelse med ATS-kommunikasjon til og fra flyet, herunder meldinger som gjelder følgende anvendelser:
 - i) igangsettelse av datalinje,
 - ii) kommunikasjon mellom flygeleder og flyger,
 - iii) målrettet overvåking,
 - iv) flygeinformasjon,
 - v) i den grad det er praktisk mulig ut fra systemets oppbygning, overvåking av kringkasting fra luftfartøyer,
 - vi) i den grad det er praktisk mulig ut fra systemets oppbygning, luftfartøyets data om operasjonell kontroll og,
 - vii) i den grad det er praktisk mulig ut fra systemets oppbygning, grafikk,
 - 2) opplysninger som muliggjør korrelasjon med tilknyttede registreringer knyttet til datalinjekommunikasjon og lagres atskilt fra flyet, og
 - 3) opplysninger om tidspunkt og prioritet for meldinger fra datalinjekommunikasjonen, idet det tas hensyn til systemets oppbygning.
- b) Registratoren skal benytte en digital metode til å registrere og lagre data og opplysninger, og en metode for framhenting av data. Registreringsmåten skal være slik at dataene samsvarer med dataene registrert på bakken.
- c) Registratoren skal kunne lagre registrerte data minst like lenge som fastsatt for taleregistratorer i CAT.IDE.A.185.
- d) Registratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.
- e) Kravene som gjelder registratorens start- og stopplogikk, er de samme som kravene som gjelder start- og stopplogikken for taleregistratoren i CAT.IDE.A.185 bokstav d) og e).

CAT.IDE.A.200 Kombinasjonsregistrator

Samsvar med kravene til ferdsskriver og taleregistrator kan oppnås ved:

- a) én kombinasjonsregistrator for fly som skal være utstyrt med CVR eller FDR,

- b) én kombinasjonsregistrator for fly som har MCTOM på høyst 5 700 kg, og som skal være utstyrt med CVR og FDR, eller
- c) to kombinasjonsregistratorer for fly som har MCTOM på over 5 700 kg, og som skal være utstyrt med CVR og FDR.

CAT.IDE.A.205 Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og barnesikringsinnretninger

- a) Fly skal være utstyrt med:
 - 1) et sete eller en køye for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre,
 - 2) et sikkerhetsbelte i hvert passasjersele og sikringsbelter for hver køye, unntatt som angitt i nr. 3,
 - 3) et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen på hvert passasjersele og sikringsbelter på hver køye for fly med MCTOM på under 5 700 kg og med MOPSC på under 9, etter 8. april 2015,
 - 4) en barnesikringsinnretning for alle personer om bord som er yngre enn 24 måneder,
 - 5) et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen som omfatter en innretning som ved hurtig retardasjon automatisk sikrer overkroppen til den som sitter i setet:
 - i) i hvert flygebesetningssete og for seter ved siden av flygerisetet,
 - ii) i hvert observatørsete i førerkabinen,
 - 6) et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen på setene for den påkrevde minstekabinbesetningen.
- b) Et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen skal:
 - 1) ha ettpunkts utløsermekanisme,
 - 2) på flygebesetningsseter, på ethvert sete ved et flyger sete og på setene for påkrevd minstekabinbesetning omfatte to skulderstropper og et sikkerhetsbelte som kan benyttes separat.

CAT.IDE.A.210 Skiltene «Fest sikkerhetsbeltene» og «Røyking forbudt»

Fly der ikke alle passasjersele er synlige fra flygebesetningssetene, skal være utstyrt med en innretning som viser alle passasjerer og kabinbesetningen når sikkerhetsbeltene skal være festet, og når røyking er forbudt.

CAT.IDE.A.215 Innvendige dører og gardiner

Fly skal være utstyrt med:

- a) for fly med MOPSC på over 19, en dør mellom passasjerkabinen og førerkabinen skiltet med «Bare besetning» og utstyrt med en låsmekanisme for å hindre passasjerer i å åpne den uten tillatelse fra et flygebesetningsmedlem,
- b) en lett tilgjengelig innretning for å åpne enhver dør som skiller en passasjerkabin fra en annen kabin som har nødutgang,
- c) en innretning for å sikre i åpen stilling enhver dør eller ethvert forheng som skiller passasjerkabinen fra andre områder som må passeres for å få adgang til en obligatorisk nødutgang fra ethvert passasjersele,
- d) et skilt på hver innvendige dør eller ved siden av hvert forheng som må passeres for å få adgang til en nødutgang for passasjerer, som angir at døren eller forhenget må sikres i åpen stilling under avgang og landing, og
- e) et hjelpemiddel som alle besetningsmedlemmer kan bruke til å låse opp enhver dør som normalt er tilgjengelig for passasjerer og som kan låses av passasjerer.

CAT.IDE.A.220 Førstehjelpsskrin

- a) Fly skal være utstyrt med førstehjelpsskrin i samsvar med tabell 1.

*Tabell 1***Antall førstehjelpsskrin som kreves**

Antall passasjer seter	Antall førstehjelpsskrin som kreves
0-100	1
101-200	2
201-300	3
301-400	4
401-500	5
501 eller flere	6

- b) Førstehjelpsskrinene skal:

- 1) være lett tilgjengelige for bruk og
- 2) etterfylles ved behov.

CAT.IDE.A.225 Medisinsk nødutstyr

- a) Fly med MOPSC på over 30 skal være utstyrt med medisinsk nødutstyr dersom noe punkt på den planlagte ruten ligger mer enn 60 minutters flyetid ved normal marsjhastighet fra en flyplass der kvalifisert legehjelp kan forventes å være tilgjengelig.

- b) Fartøysjefen skal sikre at legemidler ikke deles ut av andre enn kvalifiserte personer.

- c) Det medisinske nødutstyret nevnt i bokstav a) skal:

- 1) være pakket støvtett og fuktighetsbeskyttet,
- 2) medbringes på en måte som forhindrer uautorisert adgang, og
- 3) etterfylles ved behov.

CAT.IDE.A.230 Oksygen til førstehjelp

- a) Fly med trykkabin som flys ved høyder over 25 000 fot, skal dersom det kreves at et kabinbesetningsmedlem er med, være utstyrt med en forsyning av uforynnnet oksygen til bruk for passasjerer som av fysiologiske årsaker kan ha behov for oksygen etter et trykkfall i passasjerkabinen.

- b) Oksygenforsyningen nevnt i bokstav a) skal beregnes ved hjelp av en gjennomsnittlig tilførselshastighet på minst tre liter per minutt per person ved STPD (standard temperature pressure dry). Denne oksygenforsyningen skal være tilstrekkelig for hele flygingen etter trykkfall i kabinen ved kabinhøyder på over 8 000 fot, men ikke over 15 000 fot, for minst 2 % av passasjerene om bord, men aldri for færre enn én person.

- c) Det skal være et tilstrekkelig antall uttak, men aldri færre enn to, som gjør det mulig for kabinbesetningen å bruke forsyningen.

- d) Oksygenutstyret til bruk ved førstehjelp skal være i stand til å generere en tilførselsmengde til hver bruker på minst fire liter per minutt, ved STPD-vilkår.

CAT.IDE.A.235 Tilleggsoksygen — fly med trykkabin

- a) Fly med trykkabin som flys ved trykkhøyder på over 10 000 fot, skal være utstyrt med ekstra oksygenutstyr som kan lagre og fordele oksygenforsyningen i samsvar med tabell 1.

- b) Fly med trykkabin ved høyder over 25 000 fot skal være utstyrt med:
- 1) masker av en type som kan tas på hurtig for flygebesetningsmedlemmer,
 - 2) tilstrekkelig antall reserveuttak og masker eller bærbare oksygenenheter med masker fordelt jevnt i passasjerkabinen, for å sikre umiddelbar tilgjengelighet av oksygen til hvert påkrevd kabinbesetningsmedlem,
 - 3) en oksygenforsyningsenhet forbundet med et oksygenuttak som er umiddelbart tilgjengelig for alle kabinbesetningsmedlemmer, ekstra besetningsmedlemmer og alle som sitter i passasjer seter, uansett hvor de sitter, og
 - 4) en innretning som varsler flygebesetningen ved eventuelt trykkfall.
- c) For fly med trykkabin som først fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis etter 8. november 1998, og som flys ved høyder over 25 000 fot, eller som flys ved høyder på eller under 25 000 fot under forhold der de ikke kan foreta en sikker nedstigning til 13 000 fot i løpet av fire minutter, skal oksygentilførselsenheter omhandlet i bokstav b) nr. 3 kunne utløses automatisk.
- d) Samlet antall tilførselsenheter og uttak omhandlet i bokstav b) nr. 3 og c) skal være minst 10 % høyere enn antall seter. De ekstra enhetene skal fordeles jevnt i passasjerkabinen.
- e) Uten hensyn til bokstav a) kan kravene til oksygenforsyning for kabinbesetningsmedlemmer, ekstra kabinbesetningsmedlemmer og passasjerer for fly som ikke er sertifisert til å fly over 25 000 fot, reduseres til hele flygetiden mellom 10 000 og 13 000 fots kabinhøyde for alle påkrevde kabinbesetningsmedlemmer og for minst 10 % av passasjerene, dersom det på alle punkter langs ruten som skal flys, er mulig for flyet å foreta en sikker nedstigning til en kabinhøyde på 13 000 fot i løpet av fire minutter.
- f) Den påkrevde minstetilførselen i tabell 1, rad 1 bokstav b) nr. 1 og rad 2 skal omfatte den oksygenmengden som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighet fra flyets største sertifiserte flygehøyde til 10 000 fot på 10 minutter og deretter 20 minutter ved 10 000 fot.
- g) Den påkrevde minstetilførselen i tabell 1, rad 1 bokstav b) nr. 2, skal omfatte den oksygenmengden som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighet fra flyets største sertifiserte flygehøyde til 10 000 fot på 10 minutter og deretter 110 minutter ved 10 000 fot.
- h) Den påkrevde minstetilførselen i tabell 1, rad 3, skal omfatte den oksygenmengden som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighet fra flyets største sertifiserte flygehøyde til 15 000 fot på 10 minutter.

Tabell 1

Minstekrav til oksygen for fly med trykkabin

Tilførsel til	Varighet og kabinhøyde
1. alle som sitter i seter i førerkabinen og tjenestegjør i førerkabinen	a) Hele flygetiden dersom kabinhøyden er over 13 000 fot. b) Resten av flygetiden dersom kabinhøyden er over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot, etter de 30 første minuttene ved disse høydene, men uansett ikke under: 1) 30 minutters tilførsel for fly sertifisert for flyging i høyder som ikke overstiger 25 000 fot, og 2) 2 timers tilførsel for fly sertifisert for flyging i høyder over 25 000 fot.
2. påkrevde kabinbesetningsmedlemmer	a) Hele flygetiden dersom kabinhøyden er over 13 000 fot, men minst 30 minutters tilførsel. b) Resten av flygetiden dersom kabinhøyden er over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot, etter de 30 første minuttene ved disse høydene.

Tilførsel til	Varighet og kabinhøyde
3. 100 % av passasjerene(*)	Hele flygetiden dersom kabinhøyden er over 15 000 fot, men uansett minst 10 minutters tilførsel.
4. 30 % av passasjerene(*)	Hele flygetiden dersom kabinhøyden er over 14 000 fot, men ikke over 15 000 fot.
5. 10 % av passasjerene(*)	Resten av flygetiden dersom kabinhøyden er over 10 000 fot, men ikke over 14 000 fot, etter de 30 første minuttene ved disse høydene.

(*) I tabell 2 menes med passasjerer de passasjerene som faktisk er om bord, herunder personer som er yngre enn 24 måneder.

CAT.IDE.A.240 Tilleggsoksygen — fly uten trykkabin

Fly uten trykkabin som flys ved trykkhøyder på over 10 000 fot, skal være utstyrt med ekstra oksygenutstyr som kan lagre og fordele oksygenforsyningen i samsvar med tabell 1.

Tabell 1

Minstekrav til oksygen for fly uten trykkabin

Tilførsel til	Varighet og kabinhøyde
1. alle som sitter i seter i førerkabinen og tjenestegjør i førerkabinen, og besetningsmedlemmer som bistår flygebesetningen i dets oppgaver	Hele flygetiden ved trykkhøyder over 10 000 fot.
2. påkrevde kabinbesetningsmedlemmer	Hele flygetiden ved trykkhøyder over 13 000 fot samt for ethvert tidsrom på over 30 minutter ved trykkhøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.
3. ekstra besetningsmedlemmer og 100 % av passasjerene(*)	Hele flygetiden ved trykkhøyder over 13 000 fot.
4. 10 % av passasjerene(*)	Hele flygetiden etter 30 minutter ved trykkhøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.

(*) I tabell 1 menes med passasjerer de passasjerene som faktisk er om bord, herunder personer som er yngre enn 24 måneder.

CAT.IDE.A.245 Åndedrettsvern for besetningen

a) Alle fly med trykkabin og fly uten trykkabin som har MCTOM på over 5 700 kg, eller som har MOPSC på over 19 seter, skal være utstyrt med åndedrettsvern (PBE) som beskytter øynene, nesen og munnen, og som i et tidsrom på minst 15 minutter sørger for:

- 1) oksygen til alle flygebesetningsmedlemmer mens de tjenestegjør i førerkabinen,
- 2) pustegass til hvert påkrevd kabinbesetningsmedlem i nærheten av vedkommendes plass, og
- 3) pustegass fra bærbart PBE for ett flygebesetningsmedlem i nærheten av vedkommendes plass for fly som flys med en flygebesetning på mer enn én og ingen kabinbesetningsmedlemmer.

b) PBE beregnet brukt av flygebesetningen skal være plassert i førerkabinen, og skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk av alle påkrevde flygebesetningsmedlemmer når de sitter på sine plasser.

c) PBE beregnet brukt av kabinbesetningen skal være plassert i nærheten av plassen til alle påkrevde kabinbesetningsmedlemmer.

- d) Fly skal være utstyrt med ekstra, bærbart PBE plassert i nærheten av de håndholdte brannslukkingsapparatene omhandlet i CAT.IDE.A.250 eller i nærheten av inngangen til lasterommet, dersom det håndholdte brannslukkingsapparatet er plassert inne i et lasterom.
- e) Når PBE er i bruk, skal det ikke hindre bruk av kommunikasjonsmidlene omhandlet i CAT.IDE.A.170, CAT.IDE.A.175, CAT.IDE.A.270 og CAT.IDE.A.330.

CAT.IDE.A.250 Håndholdte brannslukkingsapparater

- a) Fly skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannslukkingsapparat i førerkabinen.
- b) Minst ett håndholdt brannslukkingsapparat skal være plassert i, eller lett tilgjengelig for bruk i, hvert pantry som ikke er i hovedpassasjerkabinen.
- c) Minst ett håndholdt brannslukkingsapparat skal være tilgjengelig for bruk i hvert klasse A- eller klasse B-lasterom eller bagasjerom, og i hvert klasse E-lasterom som er tilgjengelig for besetningsmedlemmer under flyging.
- d) Typen og mengden slökkemiddel for de påkrevde brannslukkingsapparatene skal være egnet for de branntypene som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannslukkingsapparatet planlegges brukt, og for kabiner der personer oppholder seg, skal slökkemiddelet minimere faren for giftig gasskonsentrasjon.
- e) Fly skal være utstyrt med det minsteantallet håndholdte brannslukkingsapparater som er angitt i tabell 1, som skal være hensiktsmessig plassert for tilstrekkelig tilgjengelighet for bruk i hver passasjerkabin.

Tabell 1

Antall håndholdte brannslukkingsapparater	
MOPSC	Antall brannslukkingsapparater
7-30	1
31-60	2
61-200	3
201-300	4
301-400	5
401-500	6
501-600	7
601 eller flere	8

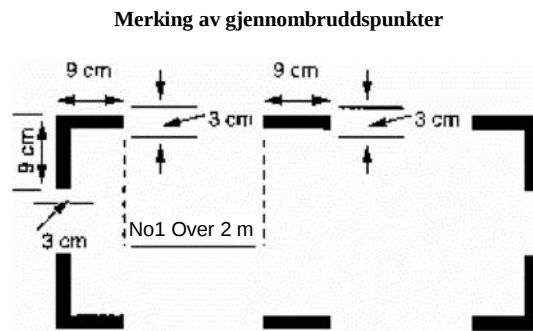
CAT.IDE.A.255 Brannøks og brekkjern

- a) Fly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over 9 skal være utstyrt med minst én brannøks eller ett brekkjern plassert i førerkabinen.
- b) For fly med MOPSC på over 200 skal ytterligere én brannøks eller ett brekkjern finnes i eller nær det pantryområdet som er lengst bak i flyet.
- c) Brannøkser og brekkjern som er plassert i passasjerkabinen, skal ikke være synlige for passasjerene.

CAT.IDE.A.260 Merking av gjennombruddspunkter

Dersom det er områder på flykroppen som er egnet til at redningsmannskaper i nødssituasjoner kan bryte seg inn i flyet, skal slike områder merkes som angitt i figur 1.

Figur 1

**CAT.IDE.A.265 Nødevakueringsutstyr**

- a) Fly der terskelen i passasjerenes nødutganger er over 1,83 m (6 fot) over bakken, skal hver av disse utgangene være utstyrt med en innretning som gjør det mulig for passasjerer og besetning trygt å nå bakken i en nødssituasjon.
- b) Uten hensyn til bokstav a) er slike hjelpemidler ikke påkrevd ved utganger over vingene dersom det utpekte stedet på flyet der rømningsveien slutter, er mindre enn 1,83 m (6 fot) over bakken når flyet står på bakken med understellet ute og vingeklaffene i posisjon for start eller landing, idet den vingeklaffeposisjonen som er høyest over bakken, gjelder.
- c) Fly som må ha en separat nødutgang for flygebesetningen, og der det laveste punktet i nødutgangen er mer enn 1,83 m (6 fot) over bakken, skal ha et hjelpemiddel som hjelper alle flygebesetningsmedlemmer trygt å nå bakken i en nødssituasjon.
- d) Høydene nevnt i bokstav a) og c) skal måles:
 - 1) med landingsunderstellet nedfelt, og
 - 2) etter at ett eller flere bein i understellet har brutt sammen eller ikke lar seg senke for fly med et typesertifikat utstedt etter 31. mars 2000.

CAT.IDE.A.270 Megafoner

Fly som har MOPSC på over 60, og som transporterer minst én passasjer, skal være utstyrt med følgende antall bærbar batteridrevne megafoner som er lett tilgjengelige til bruk for besetningsmedlemmene under en nødevakuering:

- a) For hvert passasjerdekk:

Tabell 1

Antall megafoner

Antall passasjerseter	Antall megafoner
61-99	1
100 eller flere	2

- b) For fly med flere enn ett passasjerdekk der det totale antallet passasjerseter er over 60, alltid minst én megafon.

CAT.IDE.A.275 Nødbelysning og -merking

- a) Fly med MOPSC på over 9 skal være utstyrt med et nødbelysningssystem med uavhengig strømforsyning for å lette evakuering av flyet.
- b) For fly med MOPSC på over 19 skal nødbelysningssystemet nevnt i bokstav a) omfatte:
 - 1) kilder til generell kabinbelysning,

- 2) innvendig belysning i områder med nødutganger på gulvnivå,
 - 3) belyst merking av nødutganger og lysskilt som viser hvor nødutgangene er,
 - 4) for fly som det er søkt om typesertifikat eller tilsvarende for før 1. mai 1972, kreves det ved flyging om natten utvendig nødbelysning ved alle utganger over vinger og ved utganger der det kreves innretninger for avstigning,
 - 5) for fly som det er søkt om typesertifikat eller tilsvarende for etter 30. april 1972, kreves det ved flyging om natten utvendig nødbelysning ved alle nødutganger for passasjerer, og
 - 6) for fly der typesertifikatet første gang ble utstedt 31. desember 1957 eller senere, kreves det i passasjerkabinene et system for merking av nødevakueringsvei ved gulvet.
- c) For fly som har MOPSC på høyst 19, og som er typesertifisert på grunnlag av Byråets luftdyktighetsbestemmelser, skal nødbelysningssystemet nevnt i bokstav a) omfatte utstyret nevnt i bokstav b) nr. 1–3.
- d) For fly som har MOPSC på høyst 19, og som ikke er typesertifisert på grunnlag av Byråets luftdyktighetsbestemmelser, skal nødbelysningssystemet nevnt i bokstav a) omfatte utstyret nevnt i bokstav b) nr. 1.
- e) Fly med MOPSC på høyst ni skal ved flyging om natten være utstyrt med en kilde til generell kabinbelysning som letter evakuering av flyet.

CAT.IDE.A.280 Nødpeilesender (ELT)

- a) Fly med MOPSC på mer enn 19 skal være utstyrt med minst:
- 1) to ELT-er, hvorav den ene skal være automatisk for fly som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis etter 1. juli 2008, eller
 - 2) én automatisk ELT eller to ELT-er av valgfri type for fly som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. juli 2008 eller tidligere.
- b) Fly med MOPSC på høyst 19 skal være utstyrt med minst
- 1) én automatisk ELT for fly som første gang fikk utstedt eget luftdyktighetsbevis etter 1. juli 2008, eller
 - 2) én ELT av valgfri type for fly som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. juli 2008 eller tidligere.
- c) En ELT av valgfri type skal kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

CAT.IDE.A.285 Flyging over vann

- a) Følgende fly skal være utstyrt med redningsvester for alle om bord eller tilsvarende flyteinnretninger for alle om bord som er yngre enn 24 måneder, oppbevart slik at de er lett tilgjengelige fra setet eller køyeplassen til den personen utstyret er beregnet på:
- 1) landfly som flys over vann i en avstand på over 50 NM fra kysten, eller ved start eller landing på en flyplass der flygebanen for start eller innflyging går over vann på en slik måte at det ved et uhell vil være sannsynlig med en nødlanding på vannet, og
 - 2) sjøfly som flys over vann.
- b) Alle redningsvester eller tilsvarende individuell flyteinnretning skal være utstyrt med en innretning for elektrisk belysning for å gjøre det lettere å lokalisere personer.
- c) Sjøfly som flys over vann, skal være utstyrt med:
- 1) et drivanker og annet utstyr som er nødvendig for å lette fortøyning, forankring eller manøvrering av sjøflyet på vann, og som er egnet ut fra dets størrelse, vekt og manøvreringsegenskaper og,
 - 2) utstyr som avgir de lydsignaler som er foreskrevet i internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, når det er relevant.

- d) Fly som flys over vann i en avstand fra land som egner seg til nødlanding, større enn det som tilsvarer:
- 1) korteste avstand av 120 minutters flyging i marsjhastighet og 400 NM for fly som er i stand til å fortsette flygingen til en flyplass dersom kritisk(e) motor(er) svikter på et hvilket som helst punkt langs ruten eller på planlagte distanser som avviker fra den, eller
 - 2) for alle andre fly, korteste avstand av 30 minutter ved marsjhastighet og 100 NM,
- skal være utstyrt med utstyret angitt i bokstav e).
- e) Fly som overholder bokstav d), skal medbringe følgende utstyr:
- 1) tilstrekkelige redningsflåter til å transportere alle om bord, oppbevart slik at de enkelt kan benyttes i en nødssituasjon, og tilstrekkelig store til å kunne romme alle de overlevende dersom en av redningsflåtene med høyest angitt kapasitet går tapt,
 - 2) lys for å lokalisere overlevende i hver redningsflåte,
 - 3) livredningsutstyr, herunder hjelpemidler til livsopphold tilpasset vedkommende flyging, og
 - 4) minst to ELT-er (ELT(S)).

CAT.IDE.A.305 Overlevingsutstyr

- a) Fly som flys over områder der søk og redning ville være særlig vanskelig, skal være utstyrt med:
- 1) signalutstyr for å sende ut nødsignaler,
 - 2) minst én ELT(S), og
 - 3) ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flys, idet det tas hensyn til antallet personer om bord.
- b) Det ytterligere overlevingsutstyret angitt i bokstav a) nr. 3 behøver ikke å medbringes dersom flyet:
- 1) holder seg innenfor en viss avstand fra et område der søk og redning ikke er særlig problematisk, som tilsvarer
 - i) 120 minutters flyging ved marsjhastighet med én motor ute av drift (OEI) for fly som er i stand til å fortsette flygingen til en flyplass dersom kritiske motorer svikter på et hvilket som helst punkt langs ruten eller under planlagt omdirigering, eller
 - ii) 30 minutter ved marsjhastighet for alle andre fly,
 - 2) holder seg innenfor en avstand som ikke er større enn det som tilsvarer 90 minutter ved marsjhastighet fra et området som er egnet for nødlanding, for fly sertifisert i henhold til gjeldende luftdyktighetsbestemmelser.

CAT.IDE.A.325 Hodetelefoner

- a) Fly skal være utstyrt med hodetelefoner med en svanehals- eller strupemikrofon eller tilsvarende for hvert flygebesetningsmedlem ved deres tildelte plass i førerkabinen.
- b) Fly som flys i henhold til IFR eller om natten, skal være utstyrt med en sendeknapp på den manuelle betjeningsinnretningen for høyde og krenging for hvert påkrevd flygebesetningsmedlem.

CAT.IDE.A.330 Radiokommunikasjonsutstyr

- a) Fly skal være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr i henhold til gjeldende luftromskrav.
- b) Radiokommunikasjonsutstyret skal kunne kommunisere på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.

CAT.IDE.A.335 Lydbetjeningspanel

Fly som flys i henhold til IFR, skal være utstyrt med et lydbetjeningspanel som er tilgjengelig for hvert påkrevd flygebesetningsmedlem.

CAT.IDE.A.340 Radioutstyr for VFR-flyginger langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker

Fly som flys i henhold til VFR langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker, skal være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som kreves under normale driftsforhold for å kunne

- a) kommunisere med relevante bakkestasjoner,
- b) kommunisere med relevante flygekontrollenheter fra ethvert punkt innenfor kontrollert luftrom der flyginger er planlagt, og
- c) motta værinformasjon.

CAT.IDE.A.345 Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for flyginger i henhold til IFR eller i henhold til VFR på ruter der det ikke navigeres etter visuelle landemerker

- a) Fly som flys i henhold til IFR eller i henhold til VFR på ruter der det ikke kan navigeres etter visuelle landemerker, skal være utstyrt med radiokommunikasjons- og navigasjonsutstyr i samsvar med gjeldende luftromskrav.
- b) Radiokommunikasjonsutstyr skal omfatte minst to uavhengige radiokommunikasjonssystemer i samsvar med det som under normale driftsforhold er nødvendig for å kommunisere med relevant bakkestasjon fra ethvert punkt på ruten, herunder omdirigering.
- c) Uten hensyn til bokstav b) skal fly som brukes på korte ruter i NAT MNPS-luftrom, og som ikke krysser Nord-Atlanteren, være utstyrt med minst ett kommunikasjonssystem for langdistanseflyging, dersom alternative kommunikasjonsprosedyrer offentliggjøres for det aktuelle luftrommet.
- d) Fly skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr til å sikre at dersom én utstyrsenhet svikter på et hvilket som helst punkt i flygingen, skal det øvrige utstyret sørge for sikker navigasjon i samsvar med reiseplanen.
- e) Fly som brukes på flyginger der det er planlagt å lande under IMC, skal være utstyrt med egnet utstyr som kan gi veiledning til et punkt der visuell landing kan foretas for hver flyplass der det er planlagt å lande under IMC, og for alle utpekte alternative flyplasser.

CAT.IDE.A.350 Transponder

Fly skal være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkningsradar (SSR) som rapporterer trykkhøyde, og annet SSR-transponderutstyr som kreves for ruten som flys.

CAT.IDE.A.355 Styling av elektroniske navigasjonsdata

- a) Operatøren skal bruke bare produkter for elektroniske navigasjonsdata som støtter en navigasjonsanvendelse som oppfyller integritetskrav som er tilstrekkelige for den planlagte bruken av dataene.
- b) Dersom produktene for elektroniske navigasjonsdata støtter en navigasjonsanvendelse som er nødvendig for en flyging som vedlegg V (del-SPA) krever godkjenning for, skal operatøren påvise overfor vedkommende myndighet at den anvendte prosessen og de leverte produktene oppfyller integritetsstandarder som er tilstrekkelige for den planlagte bruken av dataene.
- c) Operatøren skal føre løpende tilsyn med både prosessens og produktenes integritet, enten direkte eller ved å føre tilsyn med tredjepartsleverandører.
- d) Operatøren skal sikre fordeling og innsetting av aktuelle og uendrede elektroniske navigasjonsdata i god tid til alle fly som krever det.

AVSNITT 2

Helikoptre**CAT.IDE.H.100 Instrumenter og utstyr — generelt**

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i dette kapitlet, skal være godkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, unntatt følgende elementer:
- 1) Reservesikringer
 - 2) Bærbare lykter
 - 3) Et presisjonsur
 - 4) Kartholder
 - 5) Førstehjelpsskrin
 - 6) Megafoner
 - 7) Overlevelsese- og signalutstyr
 - 8) Drivankre og fortøyningsutstyr og
 - 9) Barnesikringsinnretninger
- b) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i dette kapitlet, som ikke trenger å være godkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, men som bringes med under en flyging, skal overholde følgende bestemmelser:
- 1) De opplysningene som gis av disse instrumentene, dette utstyret eller dette tilbehøret, skal ikke brukes av flygebesetningen for å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller CAT.IDE.H.330, CAT.IDE.H.335, CAT.IDE.H.340 og CAT.IDE.H.345, og
 - 2) instrumentene og utstyret skal ikke påvirke helikopterets luftdyktighet, selv ikke ved feil eller funksjonssvikt.
- c) Dersom utstyr skal brukes av et flygebesetningsmedlem ved vedkommendes plass under flyging, skal det lett kunne betjenes fra denne plassen. Dersom det kreves at en utstyrsdel skal betjenes av flere enn ett besetningsmedlem, skal det være slik installert at utstyret er klart til bruk fra et hvilket som helst sted der utstyret må kunne brukes.
- d) Instrumenter som brukes av alle flygebesetningsmedlemmer, skal være slik innrettet at flygebesetningsmedlemmene fra sin posisjon lett kan se hva instrumentene viser, med minst mulig avvik fra stillingen og synslinjen som vedkommende vanligvis har med blikket rettet forover langs flygeveien.
- e) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

CAT.IDE.H.105 Minsteutstyr for flyging

En flyging skal ikke påbegynnes når noen av helikopterets instrumenter, utstyrsenheter eller funksjoner som kreves for den planlagte flygingen, er ute av drift eller mangler, med mindre:

- a) helikopteret skal flys i samsvar med operatørens MEL, eller
- b) operatøren er godkjent av vedkommende myndighet til å fly helikopteret innenfor begrensningene i MMEL.

CAT.IDE.H.115 Driftslys

- a) Helikoptre som flys i henhold til VFR om dagen, skal være utstyrt med et antikkollisjonslyssystem.

- b) Helikoptre som flys om natten eller i henhold til IFR, skal i tillegg til a) være utstyrt med
- 1) belysning fra helikopterets elektriske system for å gi tilstrekkelig belysning av alle instrumenter og utstyr som er avgjørende for sikker drift av helikopteret,
 - 2) belysning fra helikopterets elektriske system for å gi belysning i alle passasjerkabiner,
 - 3) en bærbar lykt for hvert besetningsmedlem som kreves om bord, som er lett tilgjengelig for besetningsmedlemmene når de sitter ved sine plasser,
 - 4) navigasjons-/posisjonslys,
 - 5) to landingslys hvorav minst ett kan justeres under flyging slik at det lyser opp bakken foran og under helikopteret, og bakken på begge sider av helikopteret, og
 - 6) lys som overholder internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen, dersom helikopteret er et amfibiehelikopter.

CAT.IDE.H.125 VFR-flyging om dagen — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

- a) Helikoptre som flys i henhold til VFR om dagen, skal være utstyrt med følgende utstyr, som skal være tilgjengelig på flygerplassen:
- 1) En innretning som måler og viser:
 - i) magnetisk kurs,
 - ii) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - iii) trykkehøyde,
 - iv) angitt flygehastighet,
 - v) stighastighet,
 - vi) sideglidning og
 - vii) utvendig temperatur.
 - 2) En innretning som viser når energitilførselen til de nødvendige flygeinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- b) Når det kreves to flygere til en flyging, skal det på andreflygerens plass finnes en ytterligere separat innretning som viser følgende:
- 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt flygehastighet,
 - 3) stighastighet og
 - 4) sideglidning.
- c) Helikoptre med MCTOM på over 3 175 kg eller helikoptre som flyr over vann uten sikt til land, eller når sikten er på mindre enn 1500 m, skal være utstyrt med en innretning som måler og viser:
- 1) flygestilling og
 - 2) kurs.
- d) En innretning for å hindre funksjonssvikt i hastighetsmålersystemet på grunn av kondensering eller isdannelse skal være tilgjengelig for helikoptre med MCTOM på over 3 175 kg eller MOPSC på over 9.

CAT.IDE.H.130 IFR-flyging eller flyging om natten — flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Helikoptre som flys i henhold til VFR om natten eller i henhold til IFR, skal være utstyrt med følgende utstyr, som skal være tilgjengelig på flygerplassen:

- a) En innretning som måler og viser:
 - 1) magnetisk kurs,
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - 3) angitt flygehastighet,
 - 4) stigehastighet,
 - 5) sideglidning,
 - 6) flygestilling,
 - 7) stabilisert kurs og
 - 8) utvendig temperatur.
- b) To innretninger som måler og viser trykkehøyde. For flyginger med én flyger i henhold til VFR om natten kan én trykkehøydemåler erstattes med en radiohøydemåler.
- c) En innretning som viser når energitilførselen til de nødvendige flygeinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- d) En innretning som hindrer funksjonssvikt i hastighetsmålersystemet som kreves i bokstav a) nr. 3) og bokstav h) nr. 2), på grunn av kondensering eller isdannelse.
- e) En innretning for å informere flygebesetningen om feil i de innretningene som kreves i bokstav d) for helikoptre:
 - 1) utstedt med et eget luftdyktighetsbevis 1. august 1999 eller senere, eller
 - 2) utstedt med et eget luftdyktighetsbevis før 1. august 1999, med MCTOM på over 3 175 kg eller MOPSC på mer enn 9.
- f) En reserveinnretning som måler og viser flygestilling, og som:
 - 1) drives kontinuerlig under normal drift, og i tilfelle en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet får strømforsyning fra en kilde som er uavhengig av det ordinære elektriske systemet,
 - 2) virker uavhengig av andre innretninger som måler og viser flygestilling,
 - 3) kan betjenes fra begge flygerplasser,
 - 4) virker automatisk etter en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet,
 - 5) virker pålitelig i minst 30 minutter eller så lenge det er nødvendig for å fly til en egnet alternativ landingsplass ved flyging over ugjestmilde områder eller offshore, idet den største avstanden velges, etter en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet, idet det tas hensyn til annen belastning på nødstrømforsyningen samt driftsprosedyrer,
 - 6) er tilstrekkelig belyst under alle driftsfaser, og
 - 7) er knyttet til en innretning som advarer flygebesetningen ved drift med egen strømforsyning, herunder ved drift med nødstrøm.
- g) En alternativ kilde til statisk trykk for innretningene som måler flygehøyde, flygehastighet og stigehastighet.

h) Dersom det kreves to flygere til driften, skal det på andreflygerens plass finnes en innretning som viser følgende:

- 1) trykkehøyde,
- 2) angitt flygehastighet,
- 3) stighastighet,
- 4) sideglidning,
- 5) flygestilling og
- 6) stabilisert kurs.

i) For IFR-flyginger, en kartholder i en lett lesbar posisjon som kan belyses ved flyging om natten.

CAT.IDE.H.135 Tilleggsutstyr for flyging med én flyger i henhold til IFR

Helikoptre som flys i henhold til IFR med én enkelt flyger, skal være utstyrt med en autopilot som minst har høydehold- og styrekursfunksjon.

CAT.IDE.H.145 Radiohøydemålere

a) Helikoptret skal ved flyging over vann være utstyrt med en radiohøydemåler som er i stand til å varsle med et lydsignal under en forhåndsdefinert høyde og et lyssignal ved en høyde som flygeren kan velge, ved flyging:

- 1) uten sikt til land,
- 2) med en sikt på under 1 500 m,
- 3) om natten eller
- 4) i en avstand fra land som tilsvarer over tre minutter ved normal marsjhastighet.

CAT.IDE.H.160 Flybåret værradarutstyr

Helikoptre med MOPSC på mer enn ni som flys i henhold til IFR eller om natten, skal være utstyrt med flybåret værradarutstyr dersom aktuelle værrapporter angir at torden eller andre potensielt farlige værforhold som anses som påviselige med flybåren værradar, kan forventes å finnes langs ruten.

CAT.IDE.H.165 Tilleggsutstyr for flyginger under forhold med isdannelse om natten

- a) Helikoptre som brukes om natten under forventede eller faktiske forhold med isdannelse, skal være utstyrt med en innretning for å belyse eller oppdage isdannelsen.
- b) Innretningen for å belyse isdannelsen skal ikke blende eller gi refleksjoner som kan hemme besetningsmedlemmene i deres tjenesteutøvelse.

CAT.IDE.H.170 Flytelefonsystem for flygebesetningen

Helikoptre som flys av flere enn et flygebesetningsmedlemmer, skal være utstyrt med et flytelefonsystem for flygebesetningen, herunder hodetelefoner og mikrofoner til bruk for alle flygebesetningsmedlemmene.

CAT.IDE.H.175 Flytelefonsystem for besetningsmedlemmene

Helikoptre skal være utstyrt med et flytelefonsystem for besetningsmedlemmene når de medbringer et annet besetningsmedlem enn et flygebesetningsmedlem.

CAT.IDE.H.180 Høytaleranlegg

- a) Helikoptre med MOPSC på mer enn ni passasjerer skal være utstyrt med et høytaleranlegg, med unntak for bokstav b).

b) Uansett bokstav a) behøver helikoptre med MOPSC på mer enn ni passasjerer og mindre enn 20 passasjerer, ikke å ha et høyttaleranlegg dersom:

- 1) helikopteret er konstruert uten skott mellom flyger og passasjerer, og
- 2) operatøren er i stand til å vise at flygerens stemme under flyging kan høres og forstås fra alle passasjer seter.

CAT.IDE.H.185 Taleregistrator i førerkabinen

a) Følgende helikoptertyper skal være utstyrt med en taleregistrator i førerkabinen (CVR):

- 1) alle helikoptre med MCTOM på over 7 000 kg, og
- 2) helikoptre med MCTOM på over 3 175 kg som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. januar 1987 eller senere.

b) Taleregistratoren skal kunne lagre opptak fra minst:

- 1) de to siste timene for helikoptre nevnt i bokstav a) nr. 1) og 2) som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere,
- 2) den siste timen for helikoptre nevnt i bokstav a) nr. 1 som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. august 1999 eller senere, eller før 1. januar 2016,
- 3) de siste 30 minuttene for helikoptre nevnt i bokstav a) nr. 1 som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis før 1. august 1999,
- 4) de siste 30 minuttene for helikoptre nevnt i bokstav a) nr. 2 som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis før 1. januar 2016.

c) Taleregistratoren skal, med henvisning til en tidsskala, gjøre opptak av:

- 1) talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen,
- 2) talekommunikasjon mellom flybesetningsmedlemmer ved hjelp av flytelefonsystemet eller høyttaleranlegget, dersom et slikt er installert,
- 3) lydbildet i førerkabinen, herunder uten avbrudd:
 - i) for helikoptre som for første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. august 1999 eller senere, lydsignalene som er mottatt fra hver besetningsmikrofon,
 - ii) for helikoptre som for første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis før 1. august 1999, lydsignalene som er mottatt fra hver besetningsmikrofon, når det er praktisk mulig,
- 4) tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.

d) Taleregistratoren skal begynne å gjøre opptak før helikopteret setter seg i bevegelse av egen kraft, og skal fortsette å gjøre opptak til flygingen er avsluttet, når helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.

e) I tillegg til bokstav d) for helikoptre nevnt i bokstav a) nr. 2 som fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. august 1999 eller senere, skal

- 1) taleregistratoren automatisk begynne registreringen før helikopteret setter seg i bevegelse av egen kraft, og skal fortsette å gjøre opptak til flygingen er avsluttet, når helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft, og
- 2) taleregistratoren, avhengig av tilgjengeligheten på strømforsyning, begynne å registrere så tidlig som mulig under kontrollene i førerkabinen før start av motor ved begynnelsen av flygingen, og fram til kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter stans av motor ved avslutning av flygingen.

- f) Taleregistratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

CAT.IDE.H.190 Ferdsskriver

- a) Følgende helikoptre skal være utstyrt med en ferdsskriver som ved hjelp av en digital metode registrerer og lagrer data, og en metode er tilgjengelig for enkel framhenting av dataene fra lagringsmediet:
- 1) helikoptre med MCTOM på over 3 175 kg som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. august 1999 eller senere,
 - 2) helikoptre med MCTOM på over 7 000 kg eller MOPSC over 9, som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. januar 1989 eller senere, men før 1. august 1999.
- b) Ferdsskriveren skal registrere parametrene som kreves for på en nøyaktig måte å bestemme:
- 1) flygevei, hastighet, flygestilling, motorkraft, funksjon og konfigurasjon, og skal være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de siste ti timene for helikoptre som er nevnt i bokstav a) nr. 1, og som første gang får utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere,
 - 2) flygevei, hastighet, flygestilling, motorkraft og funksjon, og skal være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de siste åtte timene for helikoptre som er nevnt i bokstav a) nr. 1, og som første gang får utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. januar 2016 eller senere,
 - 3) flygevei, hastighet, flygestilling, motorkraft og funksjon, og skal være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de siste fem timene for helikoptre som er nevnt i bokstav a) nr. 2.
- c) Data skal hentes fra kilder i helikopteret som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flygebesetningen.
- d) Ferdsskriveren skal automatisk begynne å registrere data før helikopteret kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og skal stoppe automatisk etter at helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) Ferdsskriveren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

CAT.IDE.H.195 Datalinjeregistrering

- a) Helikoptre som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 8. april 2014 eller senere, og som har kapasitet til å registrere datalinjekommunikasjon og skal være utstyrt med en taleregistratur, skal i relevante tilfeller gjøre opptak av:
- 1) meldinger fra datalinjekommunikasjonen i forbindelse med ATS-kommunikasjon til og fra helikopteret, herunder meldinger som gjelder følgende anvendelser:
 - i) igangsettelse av datalinje,
 - ii) kommunikasjon mellom flygeleder og flyger,
 - iii) målrettet overvåking,
 - iv) flygeinformasjon,
 - v) i den grad det er praktisk mulig ut fra systemets oppbygning, overvåking av kringkasting fra luftfartøyer,
 - vi) i den grad det er praktisk mulig ut fra systemets oppbygning, luftfartøyets data om operasjonell kontroll,
 - vii) i den grad det er praktisk mulig ut fra systemets oppbygning, grafikk,
 - 2) opplysninger som muliggjør korrelasjon med tilknyttede registreringer som er knyttet til datalinjekommunikasjon og lagret atskilt fra helikopteret, og
 - 3) opplysninger om tidspunkt og prioritet for meldinger fra datalinjekommunikasjonen, idet det tas hensyn til systemets oppbygning.

- b) Registratoren skal ved hjelp av en digital metode registrere og lagre data og opplysninger, og en metode for framhenting av data skal være tilgjengelig. Registreringsmåten skal være slik at dataene samsvarer med dataene registrert på bakken.
- c) Registratoren skal kunne lagre registrerte data minst like lenge som fastsatt for taleregistratorer i CAT.IDE.H.185.
- d) Registratoren skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.
- e) Kravene som gjelder registratorens start- og stopplogikk, er de samme som kravene som gjelder start- og stopplogikken for taleregistratoren i CAT.IDE.H.185 bokstav d) og e).

CAT.IDE.H.200 Kombinert ferdsskriver og taleregistrator

Det kan oppnås samsvar med kravene til ferdsskriver og taleregistrator ved å medbringe en kombinasjonsregistrator.

CAT.IDE.H.205 Seter, sikkerhetsbelter, sikringsutstyr og barnesikringsinnretninger

- a) Helikoptre skal være utstyrt med:
 - 1) et sete eller en køye for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre,
 - 2) et sikkerhetsbelte i hvert passasjersele og sikringsbelter for hver køye,
 - 3) for helikoptre som første gang fikk utstedt et eget luftdyktighetsbevis 1. august 1999 eller senere, et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen til bruk i hvert passasjersele for alle passasjerer som er 24 måneder eller eldre,
 - 4) en barnesikringsinnretning for alle personer om bord som er yngre enn 24 måneder,
 - 5) et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen som omfatter en innretning som ved hurtig retardasjon automatisk sikrer overkroppen til den som sitter i hvert flygebesetningssele,
 - 6) et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen på setene for den påkrevde minstekabinbesetningen.
- b) Et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen skal:
 - 1) ha ettpunkts utløsermekanisme og
 - 2) på flygebesetningssele og på seter for minstekabinbesetningen omfatte to skulderstropper og et sikkerhetsbelte som kan brukes separat.

CAT.IDE.H.210 Skiltene «Fest sikkerhetsbeltene» og «Røyking forbudt»

Helikoptre der ikke alle passasjersele er synlige fra flygebesetningssetene, skal være utstyrt med en innretning som viser alle passasjerer og kabinbesetningen når sikkerhetsbeltene skal være festet og når røyking er forbudt.

CAT.IDE.H.220 Førstehjelpsskrin

- a) Helikoptre skal være utstyrt med minst ett førstehjelpsskrin.
- b) Førstehjelpsskrinene skal:
 - 1) være lett tilgjengelige for bruk, og
 - 2) etterfylles ved behov.

CAT.IDE.H.240 Tilleggsoksygen — helikoptre uten trykkabin

Helikoptre uten trykkabin som flys ved trykkhøyder på over 10 000 fot, skal være utstyrt med ekstra oksygenutstyr som kan lagre og fordele oksygenforsyningen i samsvar med tabellene nedenfor.

Tabell 1

Minstekrav til oksygen for teknisk kompliserte helikoptre uten trykkabin	
Tilførsel til	Varighet og kabinhøyde
1. alle som sitter i seter i førerkabinen og tjenestegjør i førerkabinen, og besetningsmedlemmer som bistår flygebesetningen i dets oppgaver	Hele flygetiden ved trykkhøyder over 10 000 fot.
2. påkrevde kabinbesetningsmedlemmer	Hele flygetiden ved trykkhøyder over 13 000 fot samt for ethvert tidsrom på over 30 minutter ved trykkhøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.
3. ekstra besetningsmedlemmer og 100 % av passasjerene(*)	Hele flygetiden ved trykkhøyder over 13 000 fot.
4. 10 % av passasjerene(*)	Hele flygetiden etter 30 minutter ved trykkhøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.

(*) I tabell 1 menes med passasjerer de passasjerene som faktisk er om bord, herunder personer som er yngre enn 24 måneder.

Tabell 2

Minstekrav til oksygen for andre helikoptre enn teknisk kompliserte helikoptre uten trykkabin	
Tilførsel til	Varighet og kabinhøyde
1. alle som sitter i seter i førerkabinen, og som tjenestegjør i førerkabinen, og besetningsmedlemmer som bistår flygebesetningen i dets oppgaver, og påkrevde kabinbesetningsmedlemmer	Hele flygetiden ved trykkhøyder over 13 000 fot samt for ethvert tidsrom på over 30 minutter ved trykkhøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.
2. ekstra besetningsmedlemmer og 100 % av passasjerene(*)	Hele flygetiden ved trykkhøyder over 13 000 fot.
3. 10 % av passasjerene(*)	Hele flygetiden etter 30 minutter ved trykkhøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.

(*) I tabell 1 menes med passasjerer de passasjerene som faktisk er om bord, herunder personer som er yngre enn 24 måneder.

CAT.IDE.H.250 Håndholdte brannslukkingsapparater

- Helikoptre skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannslukkingsapparat i førerkabinen.
- Minst ett håndholdt brannslukkingsapparat skal være plassert i, eller lett tilgjengelig for bruk i, hvert pantry som ikke er i hovedpassasjerkabinen.
- Minst ett håndholdt brannslukkingsapparat skal være tilgjengelig for bruk i hvert lasterom som er tilgjengelig for besetningsmedlemmer under flyging.
- Typen og mengden slokkemiddel for de påkrevde brannslukkingsapparatene skal være egnet for de branntypene som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannslukkingsapparatet planlegges brukt, og for kabiner der personer oppholder seg, skal slokkemiddelet minimere faren for giftig gasskonsentrasjon.
- Helikopteret skal være utstyrt med et antall håndholdte brannslukkingsapparater som minst er i samsvar med tabell 1, hensiktsmessig plassert for tilstrekkelig tilgjengelighet for bruk i hver passasjerkabin.

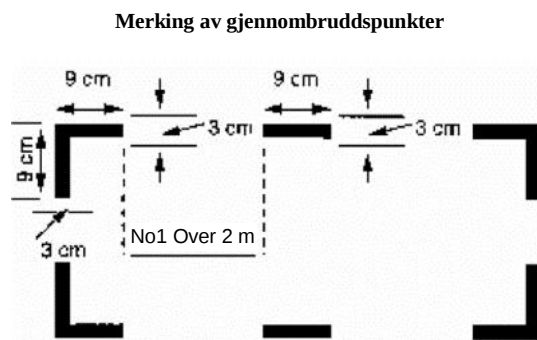
Tabell 1

Antall håndholdte brannslukkingsapparater	
MOPSC	Antall brannslukkingsapparater
7-30	1
31-60	2
61-200	3

CAT.IDE.H.260 Merking av gjennombruddspunkter

Dersom det finnes områder på helikopterkroppen som er egnet til at redningsmannskaper i nødssituasjoner kan bryte seg inn i helikopteret, skal slike områder merkes som angitt i figur 1.

Figur 1

**CAT.IDE.H.270 Megafoner**

Helikoptre med MOPSC på mer enn 9 skal være utstyrt med én bærbar batteridrevet megafon som er lett tilgjengelig for bruk for besetningsmedlemmer under en nødevakuering.

CAT.IDE.H.275 Nødbelysning og -merking

a) Helikoptre med MOPSC på mer enn 19 skal være utstyrt med:

- 1) et nødbelysningssystem med uavhengig strømforsyning som kilde til generell kabinbelysning for å lette evakuering av helikopteret, og
- 2) merking av nødutganger og skilter som vises i dagslys eller i mørket.

b) Helikoptre skal være utstyrt med merking av nødutganger og skilter som vises i dagslys eller i mørket ved flyging

- 1) i ytelsesklasse 1 eller 2 på en flyging over vann i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet,
- 2) i ytelsesklasse 3 på en flyging over vann i en avstand som tilsvarer over tre minutters flygetid ved normal marsjhastighet.

CAT.IDE.H.280 Nødpeilesender (ELT)

a) Helikoptre skal være utstyrt med minst én automatisk nødpeilesender (ELT).

b) Helikoptre i ytelsesklasse 1 eller 2 som brukes i offshoreoperasjoner i et ugjestmildt miljø og i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet, skal være utstyrt med en automatisk utløsbare ELT (ELT(AD)).

- c) En ELT av valgfri type skal kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Redningsvester

- a) Helikoptre skal være utstyrt med redningsvester for alle om bord, eller tilsvarende flyteinnretninger for alle om bord som er yngre enn 24 måneder, oppbevart slik at de er lett tilgjengelige fra setet eller køyeplassen til den personen utstyret er beregnet på, ved flyging i
- 1) ytelsesklasse 1 eller 2 på en flyging over vann i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet,
 - 2) ytelsesklasse 3 på en flyging over vann utenfor autorotasjonsavstand fra land,
 - 3) ytelsesklasse 2 eller 3 ved start eller landing på en flyplass eller et operasjonssted der start- eller innflygingsbanen ligger over vann.
- b) Alle redningsvester eller tilsvarende individuell flyteinnretning skal være utstyrt med en innretning for elektrisk belysning for å gjøre det lettere å lokalisere personer.

CAT.IDE.H.295 Overlevingsdrakter for besetningen

Hvert besetningsmedlem skal bruke overlevingsdrakt ved flyginger:

- a) i ytelsesklasse 1 eller 2 på en flyging over vann til støtte for offshoreoperasjoner, i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet, dersom værreporter eller værvarsler som er tilgjengelige for fartøysjefen, viser at temperaturen i havet vil ligge under pluss 10 °C under flygingen, eller dersom beregnet redningstid overstiger beregnet overlevingstid,
- b) i ytelsesklasse 3 på en flyging over vann utenfor autorotasjonsavstand eller avstand for sikker nødlanding fra land, dersom værreporter eller værvarsler som er tilgjengelige for fartøysjefen, viser at sjøtemperaturen vil ligge under pluss 10 °C under flygingen.

CAT.IDE.H.300 Redningsflåter, nødpeilesendere (ELT) og overlevingsutstyr for langdistanseflyging over vann

Helikoptre som flys:

- a) i ytelsesklasse 1 eller 2 på en flyging over vann i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet,
- b) i ytelsesklasse 3 på en flyging over vann i en avstand som tilsvarer over tre minutters flygetid ved normal marsjhastighet, skal være utstyrt med:
- 1) for helikoptre som transporterer under tolv personer, minst én redningsflåte med angitt kapasitet på minst det største antall personer om bord, oppbevart slik at den enkelt kan benyttes i en nødssituasjon,
 - 2) for helikoptre som transporterer over elleve personer, minst to redningsflåter med tilstrekkelig kapasitet i fellesskap til alle personer som kan transporteres om bord, og hver for seg med tilstrekkelig overbelastningskapasitet til å romme alle personene i helikopteret, oppbevart slik at de enkelt kan benyttes i en nødssituasjon,
 - 3) minst én ELT (ELT(S)) for hver påkrevd redningsflåte, og
 - 4) livredningsutstyr, herunder midler til livsopphold tilpasset vedkommende flyging.

CAT.IDE.H.305 Overlevingsutstyr

Helikoptre som flys over områder der søk og redning ville være særlig vanskelig, skal være utstyrt med:

- a) signaleringsutstyr for å sende ut nødsignaler,
- b) minst én ELT(S), og
- c) ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flys, idet det tas hensyn til antallet personer om bord.

CAT.IDE.H.310 Tilleggskrav til helikoptre som gjennomfører offshoreoperasjoner i et ugjestmildt havområde

Helikoptre brukes i offshoreoperasjoner i et ugjestmildt havområde, i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet, skal overholde følgende:

- a) Dersom værrapporter eller værvarsler som er tilgjengelige for fartøysjefen, viser at sjøtemperaturen vil ligge under pluss 10 °C under flygingen, eller dersom beregnet redningstid overstiger beregnet overlevingstid, eller dersom flygingen planlegges gjennomført om natten, skal alle om bord bruke overlevingsdrakt.
- b) Alle redningsflåter som medbringes i samsvar med CAT.IDE.H.300, skal være installert slik at de kan brukes under de forhold på havet som gjaldt da helikopterets egenskaper for nødlanding på vann, flyteevne og trim ble evaluert med sikte på å overholde kravene til sertifisering for nødlanding på vann.
- c) Helikopteret skal være utstyrt med et nødbelysningssystem med uavhengig strømforsyning som kilde til generell kabinbelysning for å lette evakuering av helikopteret.
- d) Alle nødutganger, herunder nødutganger for besetningen, og innretninger for å åpne dem, skal være tydelig merket for veiledning av dem om bord i dagslys eller i mørket. Slik merking skal være utformet slik at den er synlig dersom helikopteret velter og kabinen kommer under vann.
- e) Alle dører som ikke kan tas av, og som er merket som nødutganger ved landing på vann, skal kunne festes i åpen stilling slik at de ikke hindrer personer om bord i å forlate helikoptret, under alle forhold på havet opp til det maksimum som kreves når nødlanding på vann og flyteevne blir evaluert.
- f) Alle dører, vinduer eller andre åpninger i passasjerkabinen som vurderes som egnet som nødutgang under vann, skal være utstyrt slik at de kan betjenes i en nødssituasjon.
- g) Passasjerer og besetning skal alltid være iført redningsvest, med mindre de er iført en integrert overlevingsdrakt som oppfyller kravene til både overlevingsdrakter og redningsvester.

CAT.IDE.H.315 Helikoptre sertifisert for flyging på vann — diverse utstyr

Helikoptre sertifisert for flyging på vann skal være utstyrt med:

- a) et drivanker og annet utstyr som er nødvendig for å gjøre det lettere å fortøye, forankre eller manøvrere flyet på vann, og som er egnet ut fra helikopterets størrelse, vekt og manøvreringsegenskaper og,
- b) om relevant, utstyr til å lage lydsignalene angitt i internasjonale regler til forebygging av sammenstøt på sjøen.

CAT.IDE.H.320 Alle helikoptre under flyginger over vann — nødlanding på vann

- a) Helikoptre skal være konstruert for landing på vann eller sertifisert for nødlanding på vann i samsvar med relevante luftdyktighetsbestemmelser ved operasjoner i ytelsesklasse 1 eller 2 på en flyging over vann i et ugjestmildt miljø i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet.
- b) Helikoptre skal være konstruert for landing på vann eller sertifisert for nødlanding på vann i samsvar med relevante luftdyktighetsbestemmelser eller utstyrt med nødflyteutstyr ved operasjon i:
 - 1) ytelsesklasse 1 eller 2 på en flyging over vann i et gjestmildt miljø i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet,
 - 2) ytelsesklasse 2 ved start eller landing over vann, unntatt ved ambulanseflyging med helikopter (HEMS), dersom landing eller start på et HEMS-operasjonssted i et tettbygd område gjennomføres over vann for å begrense eksponering,
 - 3) ytelsesklasse 3 på en flyging over vann utenfor avstand for sikker nødlanding fra land.

CAT.IDE.H.325 Hodetelefoner

Dersom det kreves et radiokommunikasjons- og/eller radionavigasjonssystem, skal helikopteret være utstyrt med hodetelefoner med svanehalsmikrofon eller tilsvarende og en sendeknapp på flygebetjeningsinnretningene for hver påkrevd flyger og/eller hvert påkrevd besetningsmedlem ved vedkommendes tildelte plass.

CAT.IDE.H.330 Radiokommunikasjonsutstyr

- a) Helikoptre skal være utstyrt med det radiokommunikasjonsutstyret som kreves i gjeldende luftromskrav.
- b) Radiokommunikasjonsutstyret skal kunne kommunisere på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Lydbetjeningspanel

Helikoptre som flys i henhold til IFR, skal være utstyrt med et lydbetjeningspanel som er tilgjengelig for hvert påkrevde flygebesetningsmedlem.

CAT.IDE.H.340 Radioutstyr for VFR-flyginger langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker

Helikoptre som flys i henhold til VFR langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker, skal være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som kreves under normale driftsforhold for å kunne

- a) kommunisere med relevante bakkestasjoner,
- b) kommunisere med relevante flygekontrollenheter fra ethvert punkt innenfor kontrollert luftrom der flyginger er planlagt, og
- c) motta værinformasjon.

CAT.IDE.H.345 Kommunikasjons- og navigasjonsutstyr for flyginger i henhold til IFR eller VFR på ruter der det ikke navigeres etter visuelle landemerker

- a) Helikoptre som flys i henhold til IFR eller VFR på ruter der det ikke kan navigeres etter visuelle landemerker, skal være utstyrt med radiokommunikasjons- og navigasjonsutstyr i samsvar med gjeldende luftromskrav.
- b) Radiokommunikasjonsutstyr skal omfatte minst to uavhengige radiokommunikasjonssystemer i samsvar med det som under normale driftsforhold er nødvendig for å kommunisere med relevant bakkestasjon fra ethvert punkt på ruten, herunder omdirigering.
- c) Helikoptre skal ha tilstrekkelig navigasjonsutstyr til å sikre at dersom én utstyrsenhet svikter på et hvilket som helst punkt i flygingen, skal det øvrige utstyret sørge for sikker navigasjon i samsvar med reiseplanen.
- d) Helikoptre som brukes på flyginger der det er planlagt å lande under IMC, skal være utstyrt med egnet utstyr som kan gi veiledning til et punkt der visuell landing kan foretas for hver flyplass der det er planlagt å lande under IMC, og for alle utpekte alternative flyplasser.

CAT.IDE.H.350 Transponder

Helikoptre skal være utstyrt med en transponder for sekundær overvåkingsradar (SSR) som rapporterer trykkehøyde, og annet SSR-transponderutstyr som kreves for ruten som flys.

VEDLEGG V

SÆRSKILTE GODKJENNINGER

[DEL-SPA]

KAPITTEL A

GENERELLE KRAV

SPA.GEN.100 Vedkommende myndighet

Vedkommende myndighet for utstedelse av en særskilt godkjenning er for kommersielle luftfartsselskaper myndigheten i den medlemsstaten der operatøren har sitt hovedforetak.

SPA.GEN.105 Søknad om særskilt godkjenning

- a) En operatør som søker om første utstedelse av en særskilt godkjenning, skal gi vedkommende myndighet den dokumentasjonen som kreves i gjeldende kapittel, sammen med følgende opplysninger:
- 1) søkerens navn, adresse og postadresse,
 - 2) en beskrivelse av planlagte operasjonen.
- b) Operatøren skal framlegge følgende dokumentasjon for vedkommende myndighet:
- 1) at kravene i gjeldende kapittel er oppfylt,
 - 2) at det er tatt hensyn til de relevante elementene i de dataene som er fastsatt i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.
- c) Operatøren skal oppbevare opplysninger i forbindelse med bokstav a) og b) minst så lenge operasjonen som krever særskilt godkjenning, varer, eller eventuelt i samsvar med vedlegg III (del-ORO).

SPA.GEN.110 Særskilte rettigheter for en operatør som er innehaver av en særskilt godkjenning

Omfanget av den virksomheten som operatøren som er innehaver av et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC), er godkjent til å drive, skal dokumenteres og angis i driftsspesifikasjonene for AOC.

SPA.GEN.115 Endringer i en særskilt godkjenning

Dersom vilkårene for en særskilt godkjenning berøres av endringer, skal operatøren framlegge relevant dokumentasjon for vedkommende myndighet og innhente forhåndsgodkjenning for operasjonen.

SPA.GEN.120 Fortsatt gyldighet for en særskilt godkjenning

Særlige godkjenninger skal utstedes for et ubegrenset tidsrom, og forblir gyldige, forutsatt at operatøren fortsatt oppfyller kravene til den særlige godkjenningen og tar hensyn til de relevante elementene fastsatt i dataene som er utarbeidet i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.

KAPITTEL B

OPERASJONER MED YTELSESBASERT NAVIGASJON (PBN)

SPA.PBN.100 PBN-operasjoner

Luftfartøyer skal flys i utpekt luftrom, på ruter eller i samsvar med prosedyrer der det er fastsatt spesifikasjoner for ytelsesbasert navigasjon (PBN), bare dersom operatøren har fått godkjenning fra vedkommende myndighet til å gjennomføre slike operasjoner. Det kreves ingen særskilt godkjenning for operasjoner i utpekt luftrom med områdenavigasjon 5 (RNAV5 (basic area navigation, B-RNAV)).

SPA.PBN.105 PBN-driftsgodkjenning

For å innhente PBN-driftsgodkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren godtgjøre at

- a) det er innhentet relevant luftdyktighetsgodkjenning for RNAV-systemet,
- b) det er fastsatt et opplæringsprogram for flygebesetningsmedlemmer som deltar i disse operasjonene,
- c) det er fastsatt driftsprosedyrer som angir:
- 1) utstyr som må medbringes, herunder utstyrets driftsbegrensninger og relevante oppføringer på minsteutstyrslisten (MEL),
 - 2) krav til flygebesetningens sammensetning og erfaring,
 - 3) normale prosedyrer,
 - 4) beredskapsprosedyrer,

- 5) rapportering av overvåking og hendelser,
- 6) håndtering av elektroniske navigasjonsdata.

KAPITTEL C

OPERASJONER MED MINSTESPEKIFIKASJONER FOR NAVIGASJONSYTELSE (MNPS)

SPA.MNPS.100 MNPS-operasjoner

Luftfartøyer skal flys i utpekt luftrom med minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS) i samsvar med regionale tilleggsprosedyrer der det er fastsatt minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse, forutsatt at operatøren har fått godkjenning fra vedkommende myndighet til å gjennomføre slike operasjoner.

SPA.MNPS.105 MNPS-driftsgodkjenning

For å innhente MNPS-driftsgodkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren godtgjøre at

- a) navigasjonsutstyret overholder den påkrevde ytelsen,
- b) skjermer, indikatorer og betjeningsinnretninger for navigasjon er synlige og kan brukes av enhver flyger fra vedkommendes plass,
- c) det er fastsatt et opplæringsprogram for flygebesetningsmedlemmer som deltar i disse operasjonene,
- d) det er fastsatt driftsprosedyrer som angir:
 - 1) utstyr som må medbringes, herunder utstyrets driftsbegrensninger og relevante oppføringer på minsteutstyrslisten (MEL),
 - 2) krav til flygebesetningens sammensetning og erfaring,
 - 3) normale prosedyrer,
 - 4) beredskapsprosedyrer, herunder prosedyrer angitt av den myndighet som er ansvarlig for det aktuelle luftrommet,
 - 5) rapportering av overvåking og hendelser.

KAPITTEL D

OPERASJONER I LUFTROM MED REDUSERT MINSTE VERTIKALATSKILLELSE (RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM-operasjoner

Luftfartøyer kan bare flys i utpekt luftrom der en redusert minste vertikalatskillete på 300 m (1000 fot) gjelder mellom flygenivå (FL) 290 til og med FL 410, dersom operatøren har fått godkjenning fra vedkommende myndighet til å gjennomføre slike flyginger.

SPA.RVSM.105 RVSM-driftsgodkjenning

For å innhente RVSM-driftsgodkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren godtgjøre at

- a) det er innhentet RVSM-luftdyktighetsgodkjenning,
- b) det er fastsatt prosedyrer for overvåking og rapportering av høydeholdsfeil,
- c) det er fastsatt et opplæringsprogram for flygebesetningsmedlemmer som deltar i disse operasjonene,
- d) det er fastsatt driftsprosedyrer som angir:
 - 1) utstyr som må medbringes, herunder utstyrets driftsbegrensninger og relevante oppføringer på minsteutstyrslisten (MEL),
 - 2) krav til flygebesetningens sammensetning og erfaring,
 - 3) planlegging av flyginger,
 - 4) prosedyrer før flyging,
 - 5) prosedyrer for flyging inn i RVSM-luftrom,
 - 6) prosedyrer under flyging,
 - 7) prosedyrer etter flyging,
 - 8) rapportering av hendelser,

- 9) særlige regionale driftsprosedyrer.

SPA.RVSM.110 Krav til RVSM-utstyr

Luftfartøyer som flys i RVSM-luftrom, skal være utstyrt med:

- a) to uavhengige høydemålersystemer,
- b) et høydevarslingssystem,
- c) et automatisk høydekontrollsystem,
- d) en transponder for sekundær overvåkingsradar (SSR), med høyderapporteringssystem som kan tilkoples høydemålersystemet og brukes til høydekontroll.

SPA.RVSM.115 RVSM-høydeholdsfeil

- a) Operatøren skal rapportere registrerte eller meddelte hendelser av høydeholdsfeil forårsaket av feilfunksjon i luftfartøyet utstyr eller av driftsmessig art, tilsvarende eller større enn:
 - 1) en total vertikal feil (TVE) på ± 90 m (± 300 fot),
 - 2) en høydemålersystemfeil (ASE) på ± 75 m (± 245 fot), og
 - 3) et avvik fra tildelt høyde (AAD) på ± 90 m (± 300 fot).
- b) Rapporten om slike hendelser skal oversendes vedkommende myndighet innen 72 timer. Rapportene skal inneholde en innledende analyse av årsaksfaktorer og iverksatte tiltak for å forhindre gjentatte hendelser.
- c) Dersom høydeholdsfeil registreres eller mottas, skal operatøren treffe strakstiltak for å avhjelpe de forholdene som forårsaket feilene, og framlegge oppfølgingsrapporter, dersom vedkommende myndighet krever det.

KAPITTEL E**OPERASJONER I DÅRLIG SIKT (LVO)****Operasjoner i dårlig sikt**

Operatøren skal bare gjennomføre følgende operasjoner i dårlig sikt (LVO) dersom vedkommende myndighet har godkjent det:

- a) start i dårlig sikt (LVTO),
- b) operasjon etter lavere standardvilkår enn kategori I (LTS CAT I),
- c) operasjon etter standardvilkår i kategori II (CAT II),
- d) operasjon etter andre standardvilkår enn kategori II (OTS CAT II),
- e) operasjon etter standardvilkår i kategori III (CAT III),
- f) innflyging ved hjelp av siktforbedringssystemer (EVS) der det anvendes en driftskreditt på minsteverdiene for rullebanesikt (RVR) med høyst en tredel av den offentliggjorte RVR.

SPA.LVO.105 LVO-godkjenning

For å innhente LVO-godkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren godtgjøre samsvar med kravene i dette kapitlet.

SPA.LVO.110 Generelle driftskrav

- a) Operatøren skal gjennomføre LTS CAT I-operasjoner bare dersom
 - 1) alle berørte luftfartøyer er sertifisert for CAT II-operasjoner, og
 - 2) innflygingen gjennomføres:
 - i) autokoplet til et automatisk landingssystem som skal være godkjent for CAT IIIA-operasjoner eller
 - ii) ved hjelp av et godkjent landingssystem med frontruteprojeksjon (HUDLS) til minst 150 fot over rullebaneterskelen.
- b) Operatøren skal gjennomføre CAT II, OTS CAT II eller CAT III-operasjoner bare dersom:
 - 1) alle berørte luftfartøyer er sertifisert for operasjoner med en beslutningshøyde (DH) under 200 fot, eller ingen DH, og utstyrt i samsvar med gjeldende luftdyktighetskrav,
 - 2) et system for registrering av vellykkede og mislykkede innflygninger og/eller automatiske landinger er utarbeidet og blir vedlikeholdt, for å overvåke operasjonens samlede sikkerhet,

- 3) beslutningshøyden (DH) bestemmes ved hjelp av radiohøydemåler,
 - 4) flygebesetningen består av minst to flygere,
 - 5) alle høydemeldinger under 200 fot over flyplassens terskelhøyde skal bestemmes med radiohøydemåler.
- c) Operatøren skal gjennomføre innflyginger ved hjelp av EVS bare dersom:
- 1) EVS er sertifisert for dette kapittelet og kombinerer infrarøde sensorbilder og flygeinformasjon på HUD,
 - 2) for operasjoner med RVR under 550 m, består flygebesetningen av minst to flygere,
 - 3) for CAT I-operasjoner, naturlig visuell referanse til rullebanereferanser oppnås minst 100 fot over flyplassens terskelhøyde,
 - 4) for en innflygingsprosedyre med vertikal veiledning (APV) og ikke-presisjonsinnflyginger (NPA) som utføres med CDFA-teknikk, oppnås naturlig visuell referanse til rullebanereferanser minst 200 fot over flyplassens terskelhøyde, og følgende krav er oppfylt:
 - i) Innflygingen gjennomføres med bruk av en godkjent vertikal flygebaneveiledning.
 - ii) Innflygingssegmentet fra posisjonen for endelig innflyging (FAF) til rullebaneterskelen er en rett linje, og forskjellen mellom traseen for siste fase av innflygingen og rullebanens senterlinje er ikke større enn 2° .
 - iii) Den endelige innflygingsbanen er offentliggjort og ikke større enn $3,7^{\circ}$.
 - iv) De maksimale sidevindskomponentene som er fastsatt under sertifiseringen av EVS, overskrides ikke.

SPA.LVO.115 Krav knyttet til flyplasser

- a) Operatøren skal ikke bruke en flyplass til LVO ved sikt på under 800 m, med mindre
- 1) flyplassen er godkjent for slike operasjoner av staten der flyplassen ligger, og
 - 2) det er fastsatt prosedyrer for dårlig sikt (LVP).
- b) Dersom operatøren velger en flyplass der betegnelsen LVP ikke benyttes, skal operatøren sikre at det finnes tilsvarende prosedyrer som overholder LVP-kravene ved flyplassen. Denne situasjonen skal tydelig angis i driftshåndboken eller prosedyrehåndboken, herunder veiledning til flygebesetningen i hvordan den kan fastslå at tilsvarende LVP er i kraft.

SPA.LVO.120 Flygebesetningens opplæring og kvalifikasjoner

Operatøren skal, før LVO gjennomføres, sikre at

- a) hvert flygebesetningsmedlem
- 1) oppfyller opplærings- og kontrollkravene angitt i driftshåndboken, herunder opplæring på en flysimuleringsbasert opplæringsinnretning (FSTD) ved de grenseverdier for RVR/VIS (sikt) og beslutningshøyder (DH) som er relevante for flygingen og luftfartøytypen, og
 - 2) er kvalifisert i samsvar med kravene i driftshåndboken,
- b) opplæring og kontroll utføres i samsvar med en detaljert studieplan.

SPA.LVO.125 Driftsprosedyrer

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer og instruksjoner til bruk ved LVO. Disse prosedyrene og instruksene skal tas med i driftshåndboken eller prosedyrehåndboken, og skal inneholde flygebesetningsmedlemmenes oppgaver under eventuell taksing, start, innflyging, utflating, landing, utrulling og avbrutt innflyging.
- b) Før LVO påbegynnes, skal fartøysjefen forvisse seg om at
- 1) status for visuelt og ikke-visuelt utstyr er tilfredsstillende,
 - 2) hensiktsmessige LVP-er er iverksatt i henhold til opplysninger mottatt fra lufttrafikkjenestene (ATS), og
 - 3) flygebesetningsmedlemmene har nødvendige kvalifikasjoner.

SPA.LVO.130 Minsteutstyr

- a) Operatøren skal ta med i driftshåndboken eller eventuelt i prosedyrehåndboken det minsteutstyret som må være funksjonsdyktig når en LVO påbegynnes, i samsvar med flygehåndboken (AFM) eller et annet godkjent dokument.

- b) Fartøysjefen skal forvisse seg om at status for luftfartøyet og de relevante systemene om bord er tilfredsstillende og hensiktsmessig for den operasjonen som til enhver tid skal gjennomføres.

KAPITTEL F

LANGDISTANSEFLYGING MED TOMOTORS FLY (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

I kommersiell lufttransport skal tomotorsfly flys utover avstandene fastsatt i henhold til CAT.OP.MPA.140 bare dersom operatøren har fått en ETOPS-driftsgodkjenning fra vedkommende myndighet.

SPA.ETOPS.105 ETOPS-driftsgodkjenning

For å innhente ETOPS-driftsgodkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren godtgjøre at

- kombinasjonen av fly og motor innehar en ETOPS-godkjenning for typekonstruksjon og pålitelighet for den planlagte driften,
- det er fastsatt et opplæringsprogram for flygebesetningsmedlemmer som deltar i disse operasjonene, og flygebesetningen og alt annet berørt driftspersonell har fått opplæring og er kvalifisert til å gjennomføre den planlagte operasjonen,
- operatørens organisasjon og erfaring er tilstrekkelig til å støtte den planlagte operasjonen,
- det er fastsatt driftsprosedyrer.

SPA.ETOPS.110 Alternativ ETOPS-flyplass på ruten

- En alternativ ETOPS-flyplass på ruten skal anses som egnet dersom flyplassen på forventet tidspunkt for bruk er tilgjengelig og utstyrt med nødvendige hjelpetjenester som lufttrafikkjenester (ATS), tilstrekkelig belysning, kommunikasjon, værmelding, navigasjonshjelpemidler og nødtjenester, og har minst én tilgjengelig instrumentinnflygingsprosedyre.
- Før en ETOPS-flyging gjennomføres, skal operatøren sikre at en alternativ ETOPS-flyplass på ruten er tilgjengelig innen operatørens godkjente omdirigeringsstid eller en omdirigeringsstid basert på flyets MEL-genererte funksjonsstatus, idet den korteste tiden gjelder.
- Operatøren skal angi eventuelle alternative ETOPS-flyplasser på ruten i driftsreiseplanen og ATS-reiseplanen.

SPA.ETOPS.115 Minsteverdier for planlegging av en alternativ ETOPS-flyplass på ruten

- Operatøren skal velge en flyplass som alternativ ETOPS-flyplass på ruten bare dersom aktuelle værrapporter eller værvarsler, eller en kombinasjon av dem, viser at værforholdene i tidsrommet fra beregnet landingstidspunkt til én time etter det senest mulige landingstidspunktet vil være som eller bedre enn minsteverdiene for planlegging beregnet ved å legge sammen tilleggsgrenseverdiene i tabell 1.
- Operatøren skal angi i driftshåndboken metoden for å fastsette driftsmessige minstekriterier for den planlagte alternative ETOPS-flyplassen på ruten.

Tabell 1

Minsteverdier for planlegging for alternativ ETOPS-flyplass på ruten

Type innflyging	Minsteverdier for planlegging
Presisjonsinnflyging	DA/H + 200 fot RVR/VIS + 800 m(*)
Ikke-presisjonsinnflyging eller innflyging med sirkling	MDA/H + 400 fot(*) RVR/VIS + 1500 m

(*) VIS: sikt; MDA/H: minste nedstigningshøyde..

KAPITTEL G

TRANSPORT AV FARLIG GODS

SPA.DG.100 Transport av farlig gods

Unntatt som fastsatt i vedlegg IV (del-CAT) kan operatøren utføre lufttransport av farlig gods bare dersom vedkommende er godkjent av vedkommende myndighet.

SPA.DG.105 Godkjenning for transport av farlig gods

For å få godkjenning til å transportere farlig gods skal operatøren i samsvar med de tekniske forskriftene:

- a) utarbeide og vedlikeholde et opplæringsprogram for alt berørt personell, og godtgjøre overfor vedkommende myndighet at alt personell har fått tilstrekkelig opplæring,
- b) fastsette driftsprosedyrer for å sikre sikker håndtering av farlig gods under alle faser av lufttransport, herunder opplysninger og instruksjoner om:
 - 1) operatørens retningslinjer for transport av farlig gods,
 - 2) kravene til mottak, håndtering, lasting, stuing og isolering av farlig gods,
 - 3) tiltak som skal treffes ved en ulykke eller hendelse med et luftfartøy dersom farlig gods transporteres,
 - 4) håndtering av nødsituasjoner der farlig gods inngår,
 - 5) fjerning av mulig forurensning,
 - 6) oppgavene til alt berørt personell, særlig med hensyn til håndtering på bakken og håndtering i luftfartøyet,
 - 7) inspeksjon for skade, lekkasje eller forurensning,
 - 8) rapportering om ulykke og hendelse med farlig gods.

SPA.DG.110 Opplysninger og dokumentasjon om farlig gods

Operatøren skal i samsvar med de tekniske forskriftene:

- a) framlegge skriftlige opplysninger for fartøysjefen
 - 1) om farlig gods som skal transporteres i luftfartøyet,
 - 2) til bruk ved håndtering av nødsituasjoner underveis,
- b) bruke en sjekkliste for mottak av farlig gods,
- c) sikre at farlig gods følges av et transportdokument for farlig gods, fylt ut av den som tilbyr farlig gods for lufttransport, med mindre opplysningene om det farlige godset gis i elektronisk form,
- d) sikre at det dersom det utarbeides et transportdokument for farlig gods i skriftlig form, oppbevares en kopi av dokumentet på bakken der det vil være mulig å få adgang til det innen et rimelig tidsrom før godset har nådd sitt endelige bestemmelsessted,
- e) sikre at en kopi av opplysningene til fartøysjefen oppbevares på bakken, og at denne kopien, eller opplysningene i den, er lett tilgjengelig ved siste avgangsflyplass og neste oppsatte ankomstflyplass, inntil den aktuelle flygingen er avsluttet,
- f) oppbevare sjekklisen for mottak, transportdokumentet og opplysningene til fartøysjefen i minst tre måneder etter at flygingen er gjennomført,
- g) oppbevare opplæringsjournalene for alt personell i minst tre år.

KAPITTEL H**HELIKOPTEROPERASJONER MED NATTSYNSYSTEMER****SPA.NVIS.100 Drift med nattsynsystemer (NVIS)**

- a) Helikoptre kan bare flys i henhold til VFR om natten ved hjelp av NVIS dersom operatøren er godkjent av vedkommende myndighet.
- b) For å innhente slik godkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren:
 - 1) utføre kommersiell lufttransport (CAT) og inneha et CAT AOC i samsvar med vedlegg III (del-ORO),
 - 2) godtgjøre overfor vedkommende myndighet at
 - i) de gjeldende kravene i dette kapitlet er oppfylt,
 - ii) alle elementer av NVIS er integrert.

SPA.NVIS.110 Krav til utstyr ved NVIS-operasjoner

- a) Før NVIS-operasjoner gjennomføres, skal hvert helikopter og alt tilhørende NVIS-utstyr ha fått utstedt relevant luftdyktighetsgodkjenning i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.
- b) *Radiohøydemåler.* Helikopteret skal være utstyrt med en radiohøydemåler som kan avgi et lydsignal under en forhåndsinnstilt høyde, og et lyd- og lyssignal ved en høyde som flygeren kan velge, og som er øyeblikkelig gjenkjennelig under alle faser av NVIS-flyging.
- c) *NVIS-kompatibel belysning for luftfartøyer.* For å dempe reduserte sidesynsreferanser og behovet for å skjerpe situasjonsbevissthet skal følgende finnes:
 - 1) NVIS-kompatibelt instrumentpanellys som kan lyse opp alle vesentlige flygeinstrumenter, dersom det er installert,
 - 2) NVIS-kompatible hjelpelys,
 - 3) bærbar NVIS-kompatibel lykt, og
 - 4) en innretning for å fjerne eller slokke innvendige lys som ikke er NVIS-kompatible.
- d) *NVIS-tilleggsutstyr.* Følgende NVIS-tilleggsutstyr skal finnes:
 - 1) en reserve- eller sekundærstrømkilde til nattsynbriller (NVG),
 - 2) en hjelm med nødvendig NVG-tilkopling.
- e) Alle påkrevde NVG-er på en NVIS-flyging skal være av samme type, generasjon og modell.
- f) *Kontinuerlig luftdyktighet*
 - 1) Prosedyrer for kontinuerlig luftdyktighet skal inneholde nødvendige opplysninger for å gjennomføre løpende vedlikehold og inspeksjoner på NVIS-utstyr i helikopteret, og skal minst omfatte:
 - i) helikopterets ruter og glass,
 - ii) NVIS-belysning,
 - iii) NVG-er og
 - iv) eventuelt tilleggsutstyr som støtter NVIS-operasjoner.
 - 2) Enhver etterfølgende endring eller ethvert etterfølgende vedlikehold av luftfartøyet skal være i samsvar med NVIS-luftdyktighetsgodkjenningen.

SPA.NVIS.120 Driftsmessige minstekriterier for NVIS

- a) Flyginger skal ikke utføres under minsteverdiene for vær for VFR for den typen flyginger om natten som gjennomføres.
- b) Operatøren skal fastsette minste gjennomgangshøyde der en overgang til/fra flyging med hjelpemidler kan fortsettes.

SPA.NVIS.130 Krav til besetningen under NVIS-operasjoner

- a) *Utvelging.* Operatøren skal fastsette kriterier for utvelging av besetningsmedlemmer for NVIS-oppgaven.
- b) *Erfaring.* Fartøysjefens minsteerfaring skal ikke være mindre enn 20 timer VFR om natten som fartøysjef for et helikopter før opplæring begynnes.
- c) *Flygeopplæring.* Alle flygere skal ha gjennomført driftsopplæring i samsvar med NVIS-prosedyrene i driftshåndboken.
- d) *Aktuell erfaring.* Alle flygere og tekniske NVIS-besetningsmedlemmer som deltar i NVIS-operasjoner, skal ha gjennomført tre NVIS-flyginger de 90 siste dagene. Aktuell erfaring kan gjenopprettes på en opplæringsflyging i helikopteret eller på en godkjent flysimulator (FFS), som skal omfatte elementene i bokstav f) nr. 1.
- e) *Besetningens sammensetning.* Minstebesetningen skal være det største av det antallet som er angitt:
 - 1) i flygehåndboken (AFM),
 - 2) for den underliggende virksomheten, eller
 - 3) i driftsgodkjenningen for NVIS-operasjoner.
- f) *Opplæring og kontroll av besetningen*
 - 1) Opplæring og kontroll skal utføres i samsvar med en detaljert studieplan godkjent av vedkommende myndighet og inngå i driftshåndboken.

2) Besetningsmedlemmer

- i) Besetningens opplæringsprogrammer skal forbedre kunnskapene om NVIS-arbeidsmiljøet og -utstyret, forbedre besetningens samordning og omfatte tiltak for å begrense risikoen ved flyging inn i forhold med dårlig sikt samt prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner under NVIS-operasjoner.
- ii) Tiltakene omhandlet i bokstav f) nr. 2 i) skal vurderes under:
 - a) nattferdighetskontroller og
 - b) linjekontroller.

SPA.NVIS.140 Opplysninger og dokumentasjon

Operatøren skal som del av sin prosess for risikoanalyse og -styring sikre at risikoen ved NVIS-miljøet begrenses ved at følgende angis i driftshåndboken: utvelging, sammensetning og opplæring av besetning, utstyrsnivå og utsendelseskriterier samt driftsprosedyrer og driftsmessige minstekriterier, slik at normale og sannsynlige unormale operasjoner beskrives og dempes tilstrekkelig.

KAPITTEL I

HEISEOPERASJONER MED HELIKOPTER**SPA.HHO.100 Heiseoperasjoner med helikopter (HHO)**

- a) Helikoptre skal brukes til CAT-heiseoperasjoner bare dersom operatøren er godkjent av vedkommende myndighet.
- b) For å innhente slik godkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren:
 - 1) drive innenfor CAT og inneha et CAT AOC i samsvar med vedlegg III (del-ORO),
 - 2) dokumentere overfor vedkommende myndighet at kravene i dette kapitlet er oppfylt.

SPA.HHO.110 Utstyrskrav i forbindelse med HHO

- a) Installasjonen av alt helikopterheiseutstyr, herunder radioutstyr for å overholde SPA.HHO.115, og eventuelle etterfølgende endringer, skal ha en luftdyktighetsgodkjenning som er relevant for den planlagte funksjonen. Hjelpeutstyr skal være konstruert og utprøvd i henhold til den relevante standard som fastsatt av vedkommende myndighet.
- b) Vedlikeholdsinstruksjoner for HHO-utstyr og -systemer skal fastsettes av operatøren i samarbeid med produsenten og inngå i operatørens helikoptervedlikeholdsprogram som fastsatt i forordning (EF) nr. 2042/2003.

SPA.HHO.115 HHO-kommunikasjon

Det skal opprettes toveis radiokommunikasjon med organisasjonen som HHO stilles til rådighet for, og eventuelt et hjelpemiddel for å kommunisere med bakkepersonell på HHO-helikopterplassen for:

- a) offshoreoperasjoner om dagen og natten,
- b) landbaserte operasjoner om natten, unntatt for HHO på et operasjonssted for ambulanseflyging med helikopter (HEMS).

SPA.HHO.125 Ytelseskraav i forbindelse med HHO

Unntatt HHO på et HEMS-operasjonssted skal HHO kunne å tåle svikt i en kritisk motor med tilstrekkelig effekt på den gjenværende motoren / de gjenværende motorene uten fare for underhengende personer/last, tredjepart eller eiendom.

SPA.HHO.130 Besetningskrav i forbindelse med HHO

- a) *Utvelging.* Operatøren skal fastsette kriterier for utvelging av flygebesetningsmedlemmer til HHO-oppgaven, idet det tas hensyn til tidligere erfaring.
- b) *Erfaring.* Laveste erfaringsnivå for en fartøysjef som gjennomfører HHO-flyginger, skal ikke være mindre enn følgende:
 - 1) Offshore:
 - i) 1000 timer som fartøysjef for helikoptre, eller 1000 timer som styrmann ved HHO, hvorav 200 timer er som fartøysjef under tilsyn, og
 - ii) 50 heisesykluser som foretas offshore, hvorav 20 skal være om natten dersom operasjoner om natten gjennomføres, der én heisesyklus er én gang opp og ned med heisekroken.

- 2) På land:
- i) 500 timer som fartøysjef for helikoptre, eller 500 timer som styrmann ved HHO, hvorav 100 timer er som fartøysjef under tilsyn,
 - ii) 200 timers operasjonell erfaring i helikoptre i et operasjonelt miljø som ligner den planlagte operasjonen, og
 - iii) 50 heisesykluser, hvorav 20 sykluser skal være om natten dersom operasjoner om natten gjennomføres.
- c) *Driftsopplæring og erfaring.* Vellykket gjennomføring av opplæring i samsvar med HHO-prosedyrene i driftshåndboken og relevant erfaring i den rollen og det miljøet HHO skal gjennomføres i.
- d) *Aktuell erfaring.* Alle flygere og HHO-besetningsmedlemmer som deltar i HHO, skal de 90 siste dagene ha gjennomført:
- 1) ved operasjoner om dagen: en kombinasjon av tre heisesykluser om dagen eller natten som hver skal omfatte en overgang til og fra hovring,
 - 2) ved operasjoner om natten: tre heisesykluser om natten, hvorav hver skal omfatte en overgang til og fra hovring.
- e) *Besetningens sammensetning.* Minstebesetningen for operasjoner om dagen og om natten skal være som angitt i driftshåndboken. Minstebesetningen vil avhenge av type helikopter, værforhold, type oppgave og dessuten, for offshoreoperasjoner, HHO-helikopterplassens miljø, havets tilstand og fartøyets bevegelse. Minstebesetningen skal under ingen omstendigheter være mindre enn én flyger og ett HHO-besetningsmedlem.
- f) *Opplæring og kontroll*
- 1) Opplæring og kontroll skal utføres i samsvar med en detaljert studieplan godkjent av vedkommende myndighet og inngå i driftshåndboken.
 - 2) Besetningsmedlemmer
 - i) Besetningens opplæringsprogrammer skal forbedre kunnskapen om HHO-arbeidsmiljøet og -utstyret, forbedre samordningen av besetningen og omfatte tiltak for å begrense risikoen ved prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner samt statistisk utladning under HHO.
 - ii) Tiltakene nevnt i bokstav f) nr. 2 i) skal vurderes under ferdighetskontroller under visuelle værforhold (VMC) om dagen eller ferdighetskontroller om natten dersom operatøren gjennomfører HHO om natten.

SPA.HHO.135 Informasjon til passasjerer under HHO

Før en HHO-flyging, eller en rekke av flyginger, skal HHO-passasjerer ha blitt orientert og gjort oppmerksom på farene for utladning av statisk elektrisitet og andre HHO-vurderinger.

SPA.HHO.140 Opplysninger og dokumentasjon

- a) Operatøren skal som del av sin prosess for risikoanalyse og -styring sikre at risikoen ved HHO-miljøet begrenses ved at følgende angis i driftshåndboken: utvelging, sammensetning og opplæring av besetning, utstyrsnivå og utsendelseskriterier samt driftsprosedyrer og driftsmessige minstekriterier, slik at normale og sannsynlige unormale operasjoner beskrives og dempes tilstrekkelig.
- b) Relevante utdrag fra driftshåndboken skal gjøres tilgjengelig for organisasjonen som HHO stilles til rådighet for.

KAPITTEL J

AMBULANSEFLYGING MED HELIKOPTER

SPA.HERMS.100 Ambulanseflyging med helikopter (HERMS)

- a) Helikoptre skal brukes til HERMS-operasjoner bare dersom operatøren er godkjent av vedkommende myndighet.
- b) For å innhente slik godkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren:
 - 1) drive innenfor CAT og inneha et CAT AOC i samsvar med vedlegg III (del-ORO),
 - 2) dokumentere overfor vedkommende myndighet at kravene i dette kapitlet er oppfylt.

SPA.HERMS.110 Krav til utstyr ved HERMS-operasjoner

Installasjonen av alt medisinsk utstyr for helikoptre og eventuelle etterfølgende endringer, og eventuelt betjening av dette, skal være godkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003.

SPA.HERMS.115 Kommunikasjon

I tillegg til kravene i CAT.IDE.H skal helikoptre som gjennomfører HERMS-operasjoner, ha kommunikasjonsutstyr som kan gjennomføre toveis kommunikasjon med organisasjonen som HERMS gjennomføres for, og eventuelt kommunisere med nødtjenestepersonell på bakken.

SPA.HERMS.120 Driftsmessige minstekriterier for HERMS

- a) HERMS-flyginger i ytelsesklasse 1 og 2 skal overholde minsteverdiene for vær i tabell 1 for utsendelse og underveisfasen av HERMS-flygingen. Dersom værforholdene i underveisfasen faller under de angitte minsteverdiene med hensyn til skyhøyde eller sikt, skal helikoptre som bare er sertifisert for flyginger under VMC, avbryte flygingen eller returnere til basen. Helikoptre utstyrt og sertifisert for flyging under værforhold som krever instrumentflyging (IMC), kan avbryte flygingen, returnere til basen eller skifte til flyging etter instrumentflygeregler (IFR), forutsatt at flygebesetningen er kvalifisert.

Tabell 1

Driftsmessige minstekriterier for HERMS

2 FLYGERE		1 FLYGER	
DAG			
Skydekkehøyde	Sikt	Skydekkehøyde	Sikt
500 fot og over	Som angitt i gjeldende VFR-minstekriterier for luftrommet	500 fot og over	Som angitt i gjeldende VFR-minstekriterier for luftrommet
499–400 fot	1000 m(*)	499–400 fot	2000 m
399–300 fot	2000 m	399–400 fot	3000 m
NATT			
Skyhøyde	Sikt	Skyhøyde	Sikt
1200 fot(**)	2500 m	1200 fot(**)	3000 m

(*) Under underveisfasen kan sikten reduseres til 800 m i korte perioder når land er i sikte dersom helikopteret manøvreres ved en hastighet som gir tilstrekkelig mulighet til å oppdage hindringer i tide til å unngå en kollisjon.

(**) Under underveisfasen kan skyhøyden reduseres til 1000 fot i korte perioder.

- b) Minsteverdiene for vær for utsendelse og underveisfasen av en HERMS-flyging i ytelsesklasse 3 skal være en skydekkehøyde på 600 fot og en sikt på 1 500 m. Sikten kan reduseres til 800 m i korte perioder når land er i sikte dersom helikopteret manøvreres ved en hastighet som gir tilstrekkelig mulighet til å oppdage hindringer og unngå en kollisjon.

SPA.HERMS.125 Ytelseskrav ved HERMS-operasjoner

- a) Operasjoner i ytelsesklasse 3 skal ikke gjennomføres over et ugjestmildt miljø.
- b) Start og landing
- Helikoptre som gjennomfører operasjoner til/fra et område for siste fase av innflygingen og start (FATO) på et sykehus som ligger i et tettbygd ugjestmildt miljø, og som brukes som HERMS-operasjonsbase, skal flys i henhold til ytelsesklasse 1.
 - Helikoptre som gjennomfører operasjoner til/fra et FATO på et sykehus som ligger i et tettbygd ugjestmildt miljø, og som ikke er en HERMS-operasjonsbase, skal flys i henhold til ytelsesklasse 1, med mindre operatøren innehar en godkjenning i henhold til CAT.POL.H.225.
 - Helikoptre som gjennomfører operasjoner til/fra et HERMS-operasjonssted som ligger i et ugjestmildt miljø, skal flys i henhold til ytelsesklasse 2 og være fritatt for godkjenningen som kreves i henhold til CAT.POL.H.305 bokstav a), forutsatt at det dokumenteres samsvar med CAT.POL.H.305 bokstav b) nr. 2 og bokstav b) nr. 3.

- 4) HEMS-operasjonsstedet skal være stort nok til å gi tilstrekkelig klaring til alle hindre. Ved operasjoner om natten skal plassen være lyst opp, slik at plassen og eventuelle hindringer kan identifiseres.

SPA.HERMS.130 Krav til besetningen

- a) *Utvelgning*. Operatøren skal fastsette kriterier for utvelgning av flygebesetningsmedlemmer for HEMS-oppgaven, idet det tas hensyn til tidligere erfaring.
- b) *Erfaring*. Laveste erfaringsnivå for en fartøysjef som gjennomfører HEMS-flyginger, skal ikke være mindre enn
- 1) enten:
 - i) 1000 timer som fartøysjef for luftfartøyer, hvorav 500 timer er som fartøysjef for helikoptre, eller
 - ii) 1000 timer som styrmann i HEMS-operasjoner, hvorav 500 timer er som fartøysjef under tilsyn og 100 timer er som fartøysjef for helikoptre,
 - 2) 500 timers operasjonell erfaring i helikoptre i et operasjonelt miljø som ligner den planlagte operasjonen, og
 - 3) for flygere som deltar i flyginger om natten, 20 timer VMC om natten som fartøysjef.
- c) *Flygeopplæring*. Vellykket gjennomføring av flygeopplæring i samsvar med NVIS-prosedyrer i driftshåndboken.
- d) *Aktuell erfaring*. Alle flygere som deltar i HEMS-operasjoner, skal ha gjennomført minst 30 minutters flyging bare ved hjelp av instrumenter i et helikopter eller i en FSTD de seks siste månedene.
- e) *Besetningens sammensetning*.
- 1) *Flyging om dagen*. Minstebesetningen om dagen skal være én flyger og ett teknisk HEMS-besetningsmedlem.
 - i) Dette kan reduseres til én flyger bare dersom:
 - a) fartøysjefen på et HEMS-operasjonssted er nødt til å hente ytterligere medisinsk utstyr. I et slikt tilfelle kan det tekniske HEMS-besetningsmedlemmet bli igjen for å yte bistand til syke eller skadde personer mens fartøysjefen gjennomfører denne flygingen,
 - b) etter ankomst til HEMS-operasjonsstedet forhindrer installasjonen av båren det tekniske HEMS-besetningsmedlemmet i å sitte i forsetet, eller
 - c) passasjerer med medisinsk kompetanse trenger bistand fra det tekniske HEMS-besetningsmedlemmet under flyging.
 - ii) I tilfellene beskrevet i i) skal de driftsmessige minstekriteriene være som angitt i gjeldende luftromskrav; de driftsmessige minstekriteriene for HEMS i tabell 1 i SPA.HERMS.120 skal ikke brukes.
 - iii) Bare i tilfellet beskrevet i i) A) kan fartøysjefen lande på et HEMS-operasjonssted uten bistand fra det tekniske besetningsmedlemmet i forsetet.
 - 2) *Flyging om natten*. Minstebesetningen om natten er:
 - i) to flygere eller
 - ii) én flyger og ett teknisk HEMS-besetningsmedlem i bestemte geografiske områder angitt av operatøren i driftshåndboken, idet det tas hensyn til følgende:
 - a) tilstrekkelig bakkereferanse,
 - b) flygeovervåkingssystem for hele HEMS-oppgaven,
 - c) pålitelighet i værvarslingstjenesten,
 - d) HEMS-minsteutstyrliste,
 - e) kontinuitet i besetningskonseptet,
 - f) minstekrav til besetningens kvalifikasjoner, grunnleggende opplæring og periodisk opplæring,
 - g) driftsprosedyrer, herunder samordning av besetningen,
 - h) minsteverdier for vær, og
 - i) ytterligere vurderinger på grunn av bestemte lokale forhold.
- f) *Opplæring og kontroll av besetningen*
- 1) Opplæring og kontroll skal utføres i samsvar med en detaljert studieplan godkjent av vedkommende myndighet og inngå i driftshåndboken.

2) Besetningsmedlemmer

- i) Besetningens opplæringsprogrammer skal forbedre kunnskapen om HEMS-arbeidsmiljøet og -utstyret, forbedre samordningen av besetningen og omfatte tiltak for å begrense risikoen ved transitt underveis under forhold med dårlig sikt, utvelgning av HEMS-operasjonssteder og inn- og utflygingsprofiler.
- ii) Tiltakene omhandlet i bokstav f) nr. 2 i) skal vurderes under:
 - a) ferdighetskontroller under VMC om dagen, eller ferdighetskontroller under VMC om natten dersom operatøren gjennomfører HEMS-operasjoner om natten, og
 - b) linjekontroller.

SPA.HEMS.135 Informasjon til passasjerer med medisinsk kompetanse og annet personell under HEMS

- a) *Passasjer* med medisinsk kompetanse. Før en HEMS-flyging, eller en rekke av flyginger, skal passasjerer med medisinsk kompetanse ha blitt orientert for å sikre at de kjenner HEMS-arbeidsmiljøet og -utstyret, kan betjene medisinsk utstyr og nødutstyr om bord og kan delta i prosedyrer for ombord- og ilandstigning i normale situasjoner og i nødsituasjoner.
- b) *Nødtjenestepersonell på bakken*. Operatøren skal treffe alle rimelige tiltak for å sikre at nødtjenestepersonell på bakken kjenner HEMS-arbeidsmiljøet og -utstyret og risikoen ved bakkevirksomhet på et HEMS-operasjonssted.
- c) *Medisinsk pasient*. Uten hensyn til CAT.OP.MPA.170 skal det gjennomføres en orientering bare dersom den medisinske tilstanden gjør dette gjennomførbart.

SPA.HEMS.140 Opplysninger og dokumentasjon

- a) Operatøren skal som del av sin prosess for risikoanalyse og -styring sikre at risikoen ved HEMS-miljøet begrenses ved at følgende angis i driftshåndboken: utvelgning, sammensetning og opplæring av besetning, utstyrsnivå og utsendelseskriterier samt driftsprosedyrer og driftsmessige minstekriterier, slik at normale og sannsynlige unormale operasjoner beskrives og dempes tilstrekkelig.
- b) Relevante utdrag fra driftshåndboken skal gjøres tilgjengelig for organisasjonen som HEMS stilles til rådighet for.

SPA.HEMS.145 HEMS-operasjonsbaseanlegg

- a) Dersom besetningsmedlemmer skal være i beredskap med en reaksjonstid på under 45 minutter, skal det stilles egnet innkvartering til rådighet ved hver operasjonsbase.
- b) Flygerne skal ved hver operasjonsbase ha adgang til utstyr for innhenting av værinformasjon og værmeldinger og ha adgang til tilfredsstillende kommunikasjon med den relevante enheten for lufttrafikkjenester (ATS). Tilstrekkelige anlegg skal være tilgjengelige for planlegging av alle oppgaver.

SPA.HEMS.150 Drivstofforsyning

- a) Dersom HEMS-oppgavetaket gjennomføres i henhold til VFR innenfor et lokalt og definert geografisk område, kan det benyttes alminnelig drivstoffplanlegging, forutsatt at operatøren fastsetter endelig drivstoffreserve for å sikre at gjenværende drivstoff etter endt oppdrag ikke er mindre enn en drivstoffmengde som er tilstrekkelig for
 - 1) 30 minutters flygetid ved normal marsjhastighet eller,
 - 2) ved operasjonen innenfor et område med kontinuerlige og egnede nødlandingsplasser, 20 minutters flygetid ved normal marsjhastighet.

SPA.HEMS.155 Påfylling av drivstoff mens passasjerer går om bord, er om bord i eller går av

Dersom fartøysjefen anser det som nødvendig å fylle drivstoff med passasjerer om bord, kan det skje enten mens rotorene er stoppet eller er i bevegelse, forutsatt at følgende krav er oppfylt:

- a) Dørene på helikopterets påfyllingsside skal holdes lukket.
- b) Dørene på motsatt side av helikopterets påfyllingsside skal holdes åpne, forutsatt at været tillater det.
- c) Tilstrekkelig dimensjonert brannslukningsutstyr skal være plassert slik at det er umiddelbart tilgjengelig ved en eventuell brann.
- d) Tilstrekkelig personell skal være umiddelbart tilgjengelig for å flytte pasienter vekk fra helikopteret ved en eventuell brann.