

**Vedlegg til forslag til kommisjonsforordning
om «drift av luftfartøyer – OPS»**

VEDLEGG I

DEFINISJONER AV BEGREPER SOM ER BRUKT I VEDLEGG II-VIII

1. I denne forordning menes med:

- «tilgjengelig akselerasjon-stopp-strekning (ASDA)»: lengden av tilgjengelig avgangsrullestrekning pluss lengden av stoppbanen, dersom en slik stoppbane er erklært tilgjengelig av den stat der flyplassen ligger, og er i stand til å bære flyets vekt under de rådende driftsforhold.
- «akseptable samsvarsmåter (AMC)»: ikke-bindende standarder vedtatt av Byrået for å illustrere metoder for å fastslå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsbestemmelser.
- «kontrolliste for mottak av farlig gods»: et dokument som anvendes som hjelp til å kontrollere utseendet utvendig på forsendelser av farlig gods og tilhørende dokumenter for å fastslå at alle relevante krav er oppfylt.
- «egnet flyplass»: en flyplass der luftfartøyet kan betjenes, idet det tas hensyn til de gjeldende ytelseskravene og rullebanens egenskaper.
- passasjerer:
 - a) «voksne»: personer i alderen tolv år og oppover,
 - b) «barn»: personer med en alder på to år og mer, men under tolv år, og
 - c) «spedbarn»: personer under to år.
- «fly»: et motordrevet luftfartøy med faste vinger, som er tyngre enn luft, og som under flyging holdes oppe av luftens dynamiske reaksjon mot vingene.
- «flyging ved hjelp av nattsynbildesystem (NVIS) med hjelpemidler»: for NVIS-flyginger, den delen av en flyging i henhold til visuelflygeregler (VFR) om natten når besetningen bruker nattsynbriller (NVG).
- «luftfartøy»: en maskin som kan få oppdrift i atmosfæren som følge av andre luftreaksjoner enn luftens reaksjoner mot jordoverflaten.
- «alternative samsvarsmåter»: samsvarsmåter som er et alternativ til foreliggende akseptable samsvarsmåter, eller samsvarsmåter som fastslår samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler på en ny måte som Byrået ikke har vedtatt noen tilknyttede akseptable samsvarsmåter for.
- «forebygging av isdannelse»: for prosedyrer på bakken, en prosedyre som beskytter mot dannelse av rim eller is og akkumulering av snø på behandlede overflater på luftfartøyet i et begrenset tidsrom (virketid).
- «ballong»: et luftfartøy som er lettere enn luft, som ikke er motordrevet, og som bruker gass eller en luftbåret varmer til oppdrift.
- «kabinbesetningsmedlem»: et annet kvalifisert besetningsmedlem enn et flygebesetningsmedlem eller et teknisk besetningsmedlem som en operatør tildeler oppgaver som er knyttet til passasjer- og flysikkerheten under flyginger.
- «kategori I-drift»: en presisjonsinnflyging og -landing ved hjelp av et instrumentlandingsystem (ILS), mikrobølgelandingsystem (MLS), GLS-landingsystem (GNSS/GBAS, bakkebasert forsterket globalt navigasjonssatellittsystem), presisjonsinnflygingsradar (PAR) eller GNSS ved hjelp av et satellittbasert forsterkningsystem (SBAS) med en beslutningshøyde

Vedlegg I □ «Definisjoner av begreper som er brukt i vedlegg II-VIII»

- (DH) som ikke er lavere enn 200 fot, og med en rullebanesikt (RVR) som ikke er mindre enn 550 m for fly og 500 m for helikoptre.
- «kategori II-drift»: en presisjonsinstrumentinnflyging og -landing ved hjelp av ILS eller MLS med
 - a) en DH som er lavere enn 200 fot, men ikke lavere enn 100 fot, og
 - b) en RVR som ikke er mindre enn 300 m.
 - «kategori IIIA-drift»: en presisjonsinstrumentinnflyging og -landing ved hjelp av ILS eller MLS med
 - a) en DH som er lavere enn 100 fot, og
 - b) en RVR som ikke er mindre enn 200 m.
 - «kategori IIIB-drift»: en presisjonsinstrumentinnflyging og -landing ved hjelp av ILS eller MLS med
 - a) en DH som er lavere enn 100 fot, eller ingen DH, og
 - b) en RVR som er mindre enn 200 m, men ikke mindre enn 75 m.
 - «kategori A-helikopter»: et flermotors helikopter som er konstruert med atskilte motor- og systemfunksjoner som angitt i gjeldende luftdyktighetsbestemmelser, og som kan utføre flyginger ved hjelp av avgangs- og landingsdata i henhold til et prinsipp for kritisk motorsvikt som sikrer tilstrekkelig spesifisert overflateareal og tilstrekkelig ytelse til å fortsette sikker flyging eller til å avbryte avgangen på en sikker måte i tilfelle motorsvikt.
 - «kategori B-helikopter»: et enmotors eller flermotors helikopter som ikke tilfredsstiller kategori A-standardene. Kategori B-helikoptre har ingen garantert evne til å fortsette sikker flyging i tilfelle motorsvikt, og det må forventes en uforutsett landing.
 - «sertifiseringsspesifikasjoner»: tekniske standarder som Byrået har vedtatt, og som angir hvordan det kan påvises samsvar med de grunnleggende kravene i vedlegg I, IV og Va til forordning (EF) nr. 216/2008.
 - «sirkling»: den visuelle fasen av en instrumentinnflyging som bringer luftfartøyet i posisjon for landing på en rullebane, eller et FATO som ligger slik at det ikke egner seg til direkte innflyging.
 - «hinderfritt stigeområde»: et definert rektangulært område på bakken eller i vannet som er under vedkommende myndighets kontroll, og som er utpekt eller klargjort som et egnet område der et fly kan foreta en del av den begynnende stigning til en angitt høyde.
 - «skydekkehøyde»: høyden av det laveste observerte eller varslede skyelement i nærhet av en flyplass, et driftssted eller et angitt driftsområde, vanligvis målt over flyplassens høyde eller over middelvannstanden ved flyginger til sjøs.
 - «felles rutenummer»: en ordning der en operatør plasserer identifikasjonskoden sin på en flyging drevet av en annen operatør og selger og utsteder billetter for denne flygingen.
 - «tettbygd område»: for storbyer, mindre byer eller lokalsamfunn, alle områder som hovedsakelig brukes som bolig-, forretnings- eller rekreasjonsområde.
 - «forurenset rullebane»: en rullebane der mer enn 25 % av rullebanens overflate innenfor den påkrevde lengden og bredden som brukes, er dekket av følgende:

Vedlegg I □ «Definisjoner av begreper som er brukt i vedlegg II-VIII»

- a) overflatevann av mer enn 3 mm (0,125 tommer) dybde, eller av snøslaps eller løssnø, tilsvarende 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.
- «drivstoff til uforutsett merforbruk»: det drivstoff som kreves for å kompensere for uforutsette faktorer som kan påvirke drivstofforbruket til bestemmelsesflyplassen.
 - «siste fase av innflygingen med kontinuerlig nedstigning (CDFA)»: en teknikk i samsvar med prosedyrer for stabilisert innflyging for flyging av siste fase av en ikke-presisjonsinstrumentinnflyging som en kontinuerlig nedstigning uten utflating fra en høyde på eller over den fastsatte høyden for siste fase av innflygingen til et punkt som ligger cirka 15 m (50 fot) over landingsrullebaneterskelen, eller det punkt der utflatingsmanøvreren skal begynne for den benyttede luftfartøystypen.
 - «omregnet meteorologisk sikt (CMV)»: en verdi som tilsvarer en RVR, og som utledes fra den rapporterte meteorologiske sikten.
 - «besetningsmedlem»: en person som en operatør har pålagt oppgaver om bord på et luftfartøy.
 - «kritiske faser av flygingen»: for fly, avgangsbane, stigebane etter avgang, siste fase av innflygingen, avbrutt innflyging, landing, herunder rulling, og alle andre faser av en flyging, som fastsatt av fartøysjefen.
 - «kritiske faser av flygingen»: for helikoptre, taksing, sveiving, avgang, siste fase av innflygingen, avbrutt innflyging, landing og alle andre faser av en flyging som fastsatt av fartøysjefen.
 - «fuktig rullebane»: en rullebane der overflaten ikke er tørr, men fuktigheten på den ikke gjør den blank.
 - • «farlig gods (DG)»: gjenstander eller stoffer som kan utgjøre en risiko for helse, sikkerhet, eiendom eller miljø, og som er angitt på listen over farlig gods i de tekniske forskriftene, eller som er klassifisert i henhold til disse forskriftene.
 - «ulykke med farlig gods»: en hendelse i forbindelse med og knyttet til transport av farlig gods som fører til dødsfall eller alvorlig personskade eller omfattende skade på eiendom.
 - «hendelse med farlig gods»: 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 væsker eller stråling, eller andre tegn på at emballasje ikke er intakt. Enhver hendelse knyttet til transport av farlig gods som bringer et luftfartøy eller dem som er om bord, i alvorlig fare, anses også for å utgjøre en hendelse med farlig gods.
 - «avising»: for prosedyrer på bakken, en prosedyre der frost, is, snø eller slaps fjernes fra et luftfartøy for å rense overflatene.
 - «definert punkt etter avgang (DPATO)»: det punkt under avgang og begynnende stigning der helikopterets evne til å fortsette sikker flyging med den kritiske motor ute av drift ikke kan garanteres, slik at en nødlanding kan bli nødvendig.

Vedlegg I □ «Definisjoner av begreper som er brukt i vedlegg II-VIII»

- «definert punkt før landing (DPBL)»: det punktet i innflygings- og landingsfasen der helikopterets evne til å fortsette sikker flyging med den kritiske motor ute av drift ikke kan garanteres, slik at en nødlanding kan bli nødvendig.
- «strekning DR»: den vannrette strekning som helikopteret har beveget seg fra enden av den tilgjengelige avgangsstrekningen.
- «avtale om leie uten besetning (dry lease)»: en avtale mellom foretak der luftfartøyet drives i henhold til leiers AOC.
- «tørr driftsmasse»: den samlede massen av et luftfartøy som er klart for en bestemt type drift, ikke medregnet nyttbart drivstoff og nyttelast.
- «tørr rullebane»: en rullebane som verken er våt eller forurenset, og omfatter de rullebaner med fast dekke som er særlig preparert med riller eller porøst dekke og vedlikeholdt for å kunne opprettholde bremseeffekt «som tørr rullebane» selv når det er fuktighet til stede.
- «opphøyd område for siste fase av innflygingen og avgang (opphøyd FATO)»: et FATO som ligger minst 3 m over den omkringliggende overflaten.
- «alternativ flyplass på ruten (ERA)»: en egnet flyplass på ruten som kan være nødvendig i planleggingsfasen.
- «siktforbedringssystem (EVS)»: et system for å vise elektroniske sanntidsbilder av den ytre scenen som oppnås gjennom bildesensorer.
- «område for siste fase av innflygingen og avgang (FATO)»: et definert område for helikopterdrift der siste fase av innflygingsmanøvreren med sveving eller landing fullføres, og der avgangsmanøvreren påbegynnes. For helikoptre i ytelsesklasse 1 omfatter det definerte området det tilgjengelige området for avbrutt avgang.
- «overvåking av flygedata (FDM)»: forebyggende og sanksjonsfri bruk av digitale flygedata fra rutineflyginger for å forbedre flysikkerheten.
- «flygesimuleringsbasert opplæringsinnretning»: en opplæringsinnretning som er
 - a) for fly, en fullflygesimulator (FFS), en flygeopplæringsinnretning (FTD), en flyge- og navigasjonsprosedyreinstruktør (FNPT) eller en grunnleggende instrumentopplæringsinnretning (BITD),
 - b) for helikoptre, en fullflygesimulator (FFS), en flygeopplæringsinnretning (FTD) eller en flyge- og navigasjonsprosedyreinstruktør (FNPT).
- «alternativ flypass for drivstoff på ruten»: en ERA-flyplass på ruten som er valgt for å redusere drivstoff til uforutsett merforbruk.
- «GBAS-landingssystem (GLS)»: et innflygings- og landingssystem som benytter informasjon fra et bakkebasert forsterket globalt navigasjonssatellittsystem (GNSS/GBAS) for å gi flyet veiledning på grunnlag av dets sideveis og loddrette GNSS-posisjon. Det benytter geometrisk høydereferanse for kurve i siste fase av innflygingen.
- «beredskapspersonell på bakken»: alt beredskapspersonell på bakken (f.eks. politimenn, brannmenn osv.) som er engasjert i medisinsk nødtjeneste med helikopter (HEMS), og hvis oppgaver på en eller annen måte er relevante for helikopterdrift.
- «flyforbud»: det formelle forbud et luftfartøy har fått mot å ta av, og de tiltak som er nødvendige for å holde det tilbake.

Vedlegg I □ «Definisjoner av begreper som er brukt i vedlegg II-VIII»

- «frontglassprosjeksjon (HUD)»: et informasjonssystem som presenterer flygeinformasjon i flygerens fremre utvendige synsområde, og som ikke i særlig grad hindrer utvendig syn.
- «landingsystem med frontglassprosjeksjon (HUDLS)»: det samlede flybårne system som gir flygeren informasjon ved hjelp av frontglassprosjeksjon under innflyging og landing og/eller avbrutt innflyging. Det omfatter alle sensorer, datamaskiner, strømforsyninger, indikatorer og betjeningsinnretninger.
- «helikopter»: et luftfartøy som er tyngre enn luft, og som bæres oppe hovedsakelig av luftens reaksjoner på én eller flere motordrevne rotorere på i det vesentlige loddrette akser.
- «besetningsmedlem under heisevirksomhet med helikopter (HHO)», et teknisk besetningsmedlem som utfører pålagte oppgaver i forbindelse med betjening av en heis.
- «helikopterdekk»: et FATO på en flytende eller fast struktur til sjøs.
- «HEMS-besetningsmedlem»: et teknisk besetningsmedlem som er utpekt til en HEMS-flyging for å hjelpe en person med behov for legehjelp og bistå flygeren under oppdraget.
- «HEMS-flyging»: en helikopterflyging som skjer i henhold til en HEMS-godkjenning, og der formålet, dersom umiddelbar og hurtig transport er avgjørende, er å tilrettelegge for medisinsk nødhjelp ved å frakte
 - a) medisinsk personell,
 - b) medisinsk utstyr (instrumenter, blod, organer, medisiner), eller
 - c) syke eller skadde personer og andre som er direkte berørt.
- «HEMS-helikopterbase»: en flyplass der HEMS-besetningsmedlemmene og HEMS-helikopteret er i beredskap for HEMS-driften.
- «HEMS-driftssted»: et driftssted som fartøysjefen velger under en HEMS-flyging til heisevirksomhet, landing og avgang.
- «HHO-flyging»: en helikopterflyging som skjer i henhold til en HHO-godkjenning, og der formålet er å tilrettelegge for transport av personer og/eller gods ved hjelp av en helikopterheis.
- «HHO til sjøs»: en helikopterflyging som skjer i henhold til en HHO-godkjenning, og der formålet er å tilrettelegge for transport av personer og/eller gods ved hjelp av en helikopterheis til eller fra et fartøy eller en struktur i et sjøområde eller til selve sjøen.
- «HHO-passasjer»: en person som skal transporteres ved hjelp av en helikopterheis.
- «HHO-helikopterplass»: et angitt område der et helikopter utfører transport ved hjelp av en heis.
- «virketid»: den anslåtte tid væsken for forebygging av isdannelse vil forhindre dannelse av is og rim og akkumulering av snø på de beskyttede (behandlede) overflatene på et fly.
- «ugjestmildt område»:
 - a) et område der
 - i. en sikker nødlanding er umulig fordi underlaget er uegnet,

- ii. personene i helikopteret ikke kan beskyttes tilstrekkelig mot elementene,
 - iii. søk- og redningstjenestens reaksjonstid eller kapasitet ikke er tilstrekkelig i forhold til den forventede nødssituasjonen, eller
 - iv. det er uakseptabelt høy risiko for skade på personer eller eiendom på bakken.
- b) Følgende områder skal uansett anses som ugjestmilde:
- i. for flyginger over vann, de åpne havområder som ligger nord for 45 °N og sør for 45 °S som angitt av vedkommende luftfartsmyndighet, og
 - ii. de deler av et tettbygd område der det ikke finnes tilfredsstillende sikre nødlandingsplasser.
- «beslutningspunkt under landing»: det punkt som benyttes til å fastslå landingsytelse, og som, dersom det blir oppdaget en motorsvikt, benyttes til å fastslå om landingen kan fortsette på en sikker måte, eller om en nødlanding kan begynnes.
 - «tilgjengelig landingsstrekning (LDA)»: den lengde av rullebanen som er erklært tilgjengelig av den stat der flyplassen ligger, og som er egnet til rulling for et fly som lander.
 - «landfly»: et luftfartøy med faste vinger som er konstruert for å ta av og lande på land og omfatter amfibiefly som betjenes som landfly.
 - «lokal helikopterdrift»: en kommersiell lufttransport med helikoptre med en største sertifisert masse ved avgang (MCTOM) på over 3 175 kg og et største driftsmessig passasjerseantall (MOPSC) på høyst ni som utføres om dagen langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker, og som utføres innenfor et lokalt, definert geografisk område angitt i driftshåndboken.
 - «prosedyrer for dårlig sikt (LVP)»: prosedyrer som anvendes på en flyplass for å ivareta sikker drift i henhold til lavere enn standardkategori I-, annet enn standardkategori II-, kategori II- og III-innflyginger og avganger i dårlig sikt.
 - «avgang i dårlig sikt (LVTO)»: en avgang der RVR er mindre enn 400 m, men ikke mindre enn 75 m.
 - «lavere enn standardkategori I-drift»: en kategori I-instrumentinnflyging og -landing ved hjelp av DH i kategori I og en RVR som er lavere enn normalt forbundet med den gjeldende DH, men ikke lavere enn 400 m.
 - «største driftsmessige passasjerseantall (MOPSC)»: største passasjersekapasitet for ett enkelt luftfartøy, bortsett fra seter for besetningen, som er fastsatt for driftsformål og angitt i driftshåndboken. På grunnlag av største passasjerseantall fastsatt i henhold til sertifiseringsprosessen for typesertifikatet (TC), det supplerende typesertifikatet (STC) eller endringer i TC eller STC som er relevante for det enkelte luftfartøyet, kan det fastsettes MOPSC med et tilsvarende eller lavere antall seter, avhengig av driftsbegrensninger.
 - «medisinsk passasjer»: en medisinsk person om bord i et helikopter under en HEMS-flyging, herunder, men ikke begrenset til, leger, sykepleiere og førstehjelpere.
 - «natt»: tidsrommet mellom slutten av kveldens tussemørke (sivil definisjon) og begynnelsen på morgenens tussemørke (sivil definisjon) eller et annet slikt tidsrom

mellom solnedgang og soloppgang som fastsatt av vedkommende myndighet definert av medlemsstaten.

- «nattsynbriller (NVG)»: et hodemontert, lysforsterkende kikkertapparat som forbedrer evnen til å opprettholde referansen til visuelle overflater om natten.
- «nattsynbildesystem (NVIS)»: integrering av de elementer som kreves for å kunne bruke nattsynbriller på en effektiv og sikker måte under betjening av et helikopter. Systemet omfatter minst nattsynbriller, NVIS-belysning, helikopterkomponenter, opplæring og kontinuerlig luftdyktighet.
- «gjestmildt område»: et område der
 - a) det kan utføres en sikker nødlanding,
 - b) personene i helikopteret kan beskyttes mot elementene, og
 - c) søk- og redningstjenestens reaksjonstid eller kapasitet er tilfredsstillende i forhold til den forventede nødssituasjonen.

De deler av et tettbygd område som har tilstrekkelige sikre nødlandingsplasser, skal uansett anses som gjestmilde.

- «ikke-presisjonsinnflyging (NPA)»: en instrumentinnflyging med en minste nedstigningshøyde (MDH), eller DH under flyging ved hjelp av en CDFA-teknikk, som ikke er lavere enn 250 fot, og en RVR/CMV som ikke er mindre enn 750 m for fly og 600 m for helikoptre.
- «NVIS-besetningsmedlem»: et teknisk besetningsmedlem som er utpekt til en NVIS-flyging.
- «NVIS-flyging», en helikopterflyging under visuelle værforhold (VMC) om natten som skjer i henhold til en NVIS-godkjenning, og der flybesetningen bruker nattsynbriller.
- «flyginger til sjøs»: flyginger der en betydelig andel av flygingen rutinemessig skjer over havområder til eller fra steder til sjøs.
- «driftssted»: et annet sted enn en flyplass som operatøren eller fartøysjefen velger til landing, avgang og/eller håndtering av eksternt last.
- «flyging i ytelsesklasse 1»: en flyging der helikopteret i tilfelle svikt i den kritiske motor kan lande innenfor den tilgjengelige strekningen for avbrutt avgang eller fortsette flygingen på en sikker måte til et egnet landingsområde, avhengig av når svikten oppstår.
- «flyging i ytelsesklasse 2»: en flyging der helikopteret i tilfelle svikt i den kritiske motor har tilstrekkelig ytelse til å fortsette flygingen på en sikker måte, unntatt dersom svikten oppstår tidlig under avgangsmanøvreren eller sent under landingsmanøvreren, da en nødlanding kan bli nødvendig.
- «flyging i ytelsesklasse 3»: en flyging der en nødlanding i tilfelle en motorsvikt på et vilkårlig tidspunkt under flygingen kan bli nødvendig for et flermotors helikopter og vil bli nødvendig for et enmotors helikopter.
- «driftskontroll»: ansvaret for start, fortsettelse, avbrytelse eller omdirigering av en flyging av hensyn til sikkerheten.
- «annet enn standardkategori II-drift»: en presisjonsinstrumentinnflyging og -landing ved hjelp av ILS eller MLS der noen eller alle elementer i presisjonsinnflygingens kategori II-lyssystem ikke er tilgjengelige, og der
 - a) DH er lavere enn 200 fot, men ikke lavere enn 100 fot, og

- b) RVR ikke er mindre enn 350 m.
- «fly i ytelsesklasse A»: flermotorsfly drevet av turbopropellmotorer med MOPSC på over ni eller en største masse ved avgang på over 5 700 kg, og alle flermotorsfly drevet av turbojetmotorer.
 - «fly i ytelsesklasse B»: fly drevet av propellmotorer med MOPSC på høyst ni og en største masse ved avgang på høyst 5 700 kg.
 - «fly i ytelsesklasse C»: fly drevet av stempelmotorer med MOPSC på over ni eller en største masse ved avgang på over 5 700 kg.
 - «fartøysjef»: den flyger som er utpekt som befalshavende og ansvarlig for sikker utførelse av flygingen. Ansvarshavende flyger skal også benevnes «fartøysjef» i forbindelse med kommersiell lufttransport.
 - «motorseilfly»: et luftfartøy utstyrt med én eller flere motorer som, når motorene er slått av, har et seilflys egenskaper.
 - «hovedforetak»: en organisasjons hovedkontor eller forretningskontor der de viktigste økonomiske funksjonene og driftskontrollen i forbindelse med virksomheten omtalt i denne forordning utøves.
 - «prioritering av inspeksjoner på bakken»: fordeling av en egnet andel av det samlede antall inspeksjoner på bakken som foretas av eller på vegne av vedkommende myndighet på årlig basis som fastsatt i del ARO.
 - «sted av interesse for offentligheten (PIS)»: et sted som brukes utelukkende til drift av interesse for offentligheten.
 - «inspeksjon på bakken»: inspeksjon av luftfartøyet, flyge- og kabinbesetningens kvalifikasjoner og flygedokumentasjon for å sikre at gjeldende krav overholdes.
 - «reparasjonstid»: en begrensning på varigheten av flyginger med utstyr ute av drift.
 - «tilgjengelig strekning for avbrutt avgang (RTODAH)»: lengden av området for siste fase av innflygingen og avgang som erklæres tilgjengelig og egnet til at helikoptre i ytelsesklasse 1 kan fullføre en avbrutt avgang.
 - «nødvendig strekning for avbrutt avgang (RTODRH)»: den nødvendige vannrette strekning fra begynnelsen av en avgang til det punkt der helikopteret stanser helt etter en motorsvikt og avbrutt avgang på beslutningspunktet under avgang.
 - «rullebanesikt (RVR)»: den strekning en flyger i et luftfartøy på rullebanens senterlinje kan se oppmerkinger eller lys som viser banens begrensninger eller markerer dens senterlinje.
 - «sikker nødlanding»: en uunngåelig landing på land eller vann, der det er rimelig sannsynlig at personer i luftfartøyet eller på bakken ikke blir skadet.
 - «seilfly»: et luftfartøy som er tyngre enn luft, som under flyging holdes oppe av luftens dynamiske reaksjon mot faste løfteflater, og som flyr fritt uavhengig av en motor.
 - «sjøfly»: et luftfartøy med faste vinger som er konstruert for å ta av og lande på vann og omfatter amfibiefly som fungerer som sjøfly.
 - «atskilte rullebaner»: rullebaner på samme flyplass som er atskilte landingsområder. Disse rullebanene kan overlappes eller krysse hverandre på en slik måte at dersom en av rullebanene er blokkert, vil det ikke påvirke planlagt

virksomhet på den andre rullebanen. Hver rullebane skal ha en separat innflygingsprosedyre basert på separate navigasjonshjelpemidler.

- «særlig VFR-flyging»: en VFR-flyging som flygekontrollen har klarert til en kontrollsoner under værforhold som er dårligere enn VMC.
- «stabilisert innflyging (SAp)»: en innflyging som flys på en kontrollert og foreskrevet måte med hensyn til konfigurasjon, energi og kontroll av flygebanen fra et forhåndsbestemt punkt eller en forhåndsbestemt høyde ned til et punkt som ligger 50 fot over rullebaneterskelen, eller det punkt der utflatingsmanøvreren begynner, dersom dette er høyere.
- «alternativ avgangsflyplass»: en alternativ flyplass der et fly kan lande dersom dette skulle bli nødvendig kort tid etter avgang, og dersom det ikke er mulig å bruke avgangsflyplassen.
- «beslutningspunkt under avgang (TDP)»: det punkt som benyttes til å fastslå avgangsyttelse, og som, dersom det blir oppdaget en motorsvikt, benyttes til å fastslå om det kan foretas en avbrutt avgang, eller om avgangen kan fortsette på en sikker måte.
- «tilgjengelig avgangsstrekning (TODA)»: for fly, lengden av tilgjengelig avgangsrullestrekning pluss lengden av eventuelt tilgjengelig hinderfritt stigeområde.
- «tilgjengelig avgangsstrekning (TODAH)»: for helikoptre, lengden av området for siste fase av innflygingen og avgang pluss lengden av det eventuelle hinderfrie stigeområde som erklæres tilgjengelig og egnet til at helikoptre kan fullføre avgangen.
- «nødvendig avgangsstrekning (TODRH)»: for helikoptre, den nødvendige vannrette strekning fra begynnelsen av avgangen til det punkt der sikkerhetshastigheten under avgang (V_{TOSS}), en valgt høyde og en positiv stige-gradient er etablert etter at det er oppdaget svikt i den kritiske motor på TDP, mens de øvrige motorene holdes innenfor godkjente driftsgrenseverdier.
- «stigebane etter avgang»: den loddrette og vannrette bane, med den kritiske motor ute av drift, fra et bestemt punkt under avgangen til 1 500 fot over overflaten for fly og til 1 000 fot over overflaten for helikoptre.
- «masse ved avgang»: massen, herunder samtlige gjenstander og personer om bord, idet avgang begynner for helikoptre, og idet rulling ved avgang begynner for fly.
- «tilgjengelig avgangsrullestrekning (TORA)»: den lengde av rullebanen som er erklært tilgjengelig av den stat der flyplassen ligger, og som er egnet til rulling for et fly ved avgang.
- «teknisk besetningsmedlem»: et annet besetningsmedlem under kommersielle HEMS-, HHO- eller NVIS-flyginger enn et flyge- eller kabinbesetningsmedlem som operatøren har pålagt å tjenestegjøre om bord eller på bakken for å bistå flygeren under HEMS-, HHO- eller NVIS-flyginger som kan kreve bruk av spesialutstyr om bord.
- «tekniske forskrifter»: seneste gyldige utgave av de *tekniske retningslinjer for sikker transport av farlig gods med luftfartøy*, herunder tillegget og eventuelle tilføyelser, som er godkjent og offentliggjort av Rådet til Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart.

Vedlegg I □ «Definisjoner av begreper som er brukt i vedlegg II-VIII»

- «motorglidefly»: en bestemt klasse motorseilfly som har en integrert motor som ikke er inntrekkbar, og en propell som ikke er inntrekkbar. Det skal være i stand til å ta av og stige av egen kraft i henhold til flygehåndboken.
- «nyttelast»: samlet masse av passasjerer, bagasje, frakt og spesialutstyr om bord, herunder eventuell ballast.
- «NVIS-flyging uten hjelpemidler»: for NVIS-flyginger, den delen av en VFR-flyging om natten når besetningen ikke bruker NVG.
- «foretak»: enhver fysisk eller juridisk person, uansett om den har et økonomisk formål, eller ethvert offentlig organ, uansett om det har selvstendig rettsevne eller ikke.
- « V_1 »: den største hastighet under avgang der flygeren må treffe første tiltak for å stanse flyet innenfor akselerasjon-stopp-strekningen. Med V_1 menes også den minste hastighet under avgang etter en svikt i den kritiske motor ved V_{EF} der flygeren kan fortsette avgangen og oppnå den nødvendige høyde over avgangsnivået innenfor avgangsstrekningen.
- « V_{EF} »: den hastighet som den kritiske motor antas å svikte ved under avgang.
- «visuell innflyging»: en innflyging der hele eller deler av en prosedyre for instrumentinnflyging ikke blir fullført, og innflygingen utføres med visuell referanse til terrenget.
- «avtale om leie med besetning (wet lease)»: en avtale mellom foretak der luftfartøyet drives i henhold til utleiers AOC.
- «våt rullebane»: en rullebane der rullebanen er dekket med vann eller tilsvarende, men i mindre mengder enn angitt i definisjonen av «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 DRIFT AV LUFTFARTØYER

DEL ARO

ARO.GEN.005 Virkeområde

I denne del fastsettes de krav til administrasjons- og styringssystem som Byrået og medlemsstatene må oppfylle for å gjennomføre forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler om drift av luftfartøyer i sivil luftfart.

UNDERDEL GEN — ALMINNELIGE KRAV

Avsnitt 1 — Alminnelige bestemmelser

ARO.GEN.115 Tilsynsdokumentasjon

Vedkommende myndighet skal gi relevant personell alle rettsakter, standarder, regler, tekniske publikasjoner og tilknyttede dokumenter, slik at de kan utføre sine oppgaver og oppfylle sine plikter.

ARO.GEN.120 Samsvarsmåter

- a) Byrået skal utarbeide akseptable samsvarsmåter (AMC) som kan brukes til å fastslå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 ¹ og dens gjennomføringsregler. Dersom AMC er overholdt, er de tilknyttede kravene i gjennomføringsreglene oppfylt.
- b) Alternative samsvarsmåter kan brukes til å fastslå samsvar med gjennomføringsreglene.
- c) Vedkommende myndighet skal opprette et system som på en konsekvent måte sikrer at alle alternative samsvarsmåter som den selv eller organisasjoner og personer under dens tilsyn benytter, gjør det mulig å fastslå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.
- d) Vedkommende myndighet skal evaluere alle alternative samsvarsmåter foreslått av en organisasjon i samsvar med ORO.GEN.120 bokstav b) ved å analysere framlagt dokumentasjon og eventuelt gjennomføre en inspeksjon av organisasjonen.
Dersom vedkommende myndighet finner at de alternative samsvarsmåtene er i samsvar med gjennomføringsreglene, skal den uten ugrunnet opphold
 - 1) underrette søkeren om at de alternative samsvarsmåtene kan gjennomføres, og eventuelt endre søkerens godkjenning eller sertifikat i samsvar med dette, og
 - 2) underrette Byrået om innholdet, herunder kopier av all relevant dokumentasjon.
- e) Dersom vedkommende myndighet selv benytter alternative samsvarsmåter for å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, skal den:

¹ 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. *EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1, som endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009, EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51.*

- 1) gjøre dem tilgjengelige for alle organisasjoner og personer under sitt tilsyn, og
- 2) uten ugrunnet opphold underrette Byrået.

Vedkommende myndighet skal gi Byrået en fullstendig beskrivelse av de alternative samsvarsmåtene, herunder eventuelle endringer i prosedyrer som kan være relevante, og en vurdering som viser at gjennomføringsreglene er oppfylt.

ARO.GEN.125 Opplysninger til Byrået

- a) Vedkommende myndighet skal uten ugrunnet opphold underrette Byrået om eventuelle vesentlige problemer med gjennomføringen av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.
- b) Vedkommende myndighet skal gi Byrået opplysninger av betydning for sikkerheten som er hentet fra hendelsesrapporter den har mottatt.

ARO.GEN.135 Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem

- a) Uten at 2003/42/EF² berøres, skal vedkommende myndighet opprette et system for hensiktsmessig innsamling, analyse og spredning av sikkerhetsinformasjon.
- b) Byrået skal opprette et system for hensiktsmessig analyse av all relevant sikkerhetsinformasjon som mottas, og uten ugrunnet opphold gi medlemsstatene og Kommisjonen alle opplysninger, herunder anbefalinger eller korrigerende tiltak som må treffes, som er nødvendige for å kunne reagere i god tid på et sikkerhetsproblem som gjelder produkter, deler, utstyr, personer eller organisasjoner underlagt forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.
- c) Når vedkommende myndighet mottar informasjonen nevnt i bokstav b), skal den treffe tilstrekkelige tiltak for å håndtere sikkerhetsproblemet.
- d) Tiltak truffet i henhold til bokstav c) skal umiddelbart meddeles alle personer eller organisasjoner som i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler må overholde dem. Vedkommende myndighet skal også underrette Byrået om disse tiltakene, og dersom felles tiltak er nødvendig, andre berørte medlemsstater.

Avsnitt 2 – Styring

ARO.GEN.200 Styringssystem

- a) Vedkommende myndighet skal opprette og opprettholde et styringssystem som minst omfatter
 - 1) dokumenterte retningslinjer og prosedyrer som beskriver dens organisasjon, midler og metoder for å oppnå samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler. Prosedyrene skal holdes à jour og tjene som grunnleggende arbeidsdokumenter for vedkommende myndighet for alle tilknyttede oppgaver,
 - 2) et tilstrekkelig antall personell til å utføre dens oppgaver og oppfylle dens forpliktelser. Slikt personell skal være kvalifisert til å utføre sine tildelte oppgaver

² Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser i sivil luftfart, *EUT L 167 av 4.7.2003*, s. 23-36.

og ha nødvendig kunnskap, erfaring, grunnleggende opplæring og gjentatt opplæring til å opprettholde kompetansen. Det skal være på plass et system for å planlegge tilgjengeligheten av personell for å sikre at alle oppgaver utføres på en korrekt måte,

- 3) tilstrekkelige anlegg og kontorlokaler til å utføre de tildelte oppgavene,
 - 4) en funksjon for å kontrollere at styringssystemet er i samsvar med relevante krav, og at prosedyrene er tilstrekkelige, herunder opprettelse av en prosess for internkontroll og en prosess for håndtering av sikkerhetsrisiko. Samsvarskontrollen skal omfatte et system der den øverste ledelsen ved vedkommende myndighet får tilbakemelding om kontrollavvik for å sikre at nødvendige korrigerende tiltak blir gjennomført, og
 - 5) en person eller gruppe personer som i siste instans står ansvarlig overfor den øverste ledelsen ved vedkommende myndighet for samsvarskontrollfunksjonen.
- b) Vedkommende myndighet skal, for hvert virksomhetsområde, herunder styringssystem, utpeke én eller flere personer som overordnet ansvarlig for å styre de relevante oppgavene.
- c) Vedkommende myndighet skal fastsette prosedyrer for deltakelse i gjensidig utveksling av all nødvendig informasjon og bistand med andre vedkommende myndigheter, herunder om alle avvik som påpekes, og oppfølgingstiltak som treffes som følge av tilsyn med personer og organisasjoner som utøver virksomhet i en medlemsstat, men som er sertifisert av eller inngir erklæringer til vedkommende myndighet i en annen medlemsstat eller Byrådet.
- d) En kopi av prosedyrene for styringssystemet og endringer i disse skal stilles til rådighet for Byrådet for standardiseringsformål.

ARO.GEN.205 Tildeling av oppgaver

- a) Når vedkommende myndighet tildeler en fysisk eller juridisk person en oppgave knyttet til innledende sertifisering av eller løpende tilsyn med personer eller organisasjoner underlagt forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, skal den sikre at den har
- 1) på plass et system for innledende og løpende å vurdere om
 - i) de har tilstrekkelig teknisk kompetanse,
 - ii) de har tilstrekkelige anlegg og utstyr,
 - iii) det foreligger interessekonflikter, og
 - iv) de eventuelt oppfyller kriteriene fastsatt i vedlegg V til forordning (EF) nr. 216/2008.Dette systemet og resultatet av vurderingene skal dokumenteres.
 - 2) inngått en dokumentert avtale med den fysiske eller juridiske personen, som er godkjent av begge parter på behørig ledelsesnivå, og som klart definerer
 - i) de oppgaver som skal utføres,
 - ii) de erklæringer, rapporter og dokumenter som skal legges fram,
 - iii) de tekniske vilkår som skal oppfylles ved utførelse av slike oppgaver,
 - iv) den tilknyttede ansvarsdekning, og

- v) det vern som gis opplysninger som mottas under utførelse av slike oppgaver.
- b) Vedkommende myndighet skal sikre at internkontrollprosessen i henhold til ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 4 omfatter alle oppgaver i forbindelse med sertifisering eller løpende tilsyn som utføres på dens vegne.

ARO.GEN.210 Endringer i styringssystemet

- a) Vedkommende myndighet skal ha på plass et system for å identifisere endringer som påvirker dens evne til å utføre sine oppgaver og oppfylle sine forpliktelser som definert i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler. Dette systemet skal sette myndigheten i stand til å treffe nødvendige tiltak for å sikre at styringssystemet er hensiktsmessig og effektivt.
- b) Vedkommende myndighet skal ajourføre styringssystemet, slik at det gjenspeiler 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 oppfylle sine forpliktelser som definert i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

ARO.GEN.220 Oppbevaring av opplysninger

- a) Vedkommende myndighet skal opprette et system for oppbevaring av opplysninger som sikrer tilstrekkelig lagring, tilgjengelighet og sporbarhet for
 - 1) styringssystemets dokumenterte retningslinjer og prosedyrer,
 - 2) personellens opplæring, kvalifikasjoner og godkjenninger,
 - 3) tildeling av oppgaver omfattet av ARO.GEN.205 og nærmere opplysninger om de tildelte oppgavene,
 - 4) sertifiseringsprosesser og løpende tilsyn med sertifiserte organisasjoner,
 - 5) erklæringsprosesser og løpende tilsyn med organisasjoner som inngir erklæringer,
 - 6) nærmere opplysninger om opplæringskurs som gis av sertifiserte organisasjoner og eventuelle opplysninger om FSTD-er som benyttes til slik opplæring,
 - 7) prosesser for utstedelse av beviser, rettigheter, sertifikater og attester for personell og for løpende tilsyn med innehaverne av slike beviser, rettigheter, sertifikater og attester,
 - 8) prosesser for utstedelse av kvalifikasjonssertifikater for FSTD og for løpende tilsyn med FSTD og organisasjonen som driver den,
 - 9) tilsyn med personer og organisasjoner som utøver virksomhet i medlemsstaten, men som står under tilsyn eller er sertifisert av vedkommende myndighet i en annen medlemsstat eller Byrået i henhold til avtale mellom disse myndigheter,
 - 10) tilsyn med drift av ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer i medlemsstaten ved ikke-kommersielle operatører som er etablert eller hjemmehørende i en medlemsstat,
 - 11) evaluering og underrettelse til Byrået om alternative samsvars måter som foreslås av organisasjoner underlagt sertifisering, og vurdering av alternative samsvars måter som vedkommende myndighet selv benytter,

Vedlegg II «del ARO»

- 12) avvik, korrigerende tiltak og sluttdato for tiltaket,
 - 13) iverksatte tvangstiltak,
 - 14) sikkerhetsinformasjon og oppfølgingstiltak, og
 - 15) bruk av fleksibilitetsbestemmelsene i samsvar med artikkel 14 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Vedkommende myndighet skal føre oversikt over alle organisasjonssertifikater, kvalifiseringssertifikater for FSTD og beviser, sertifikater og attester utstedt til personell og mottatte erklæringer.
- c) Alle opplysninger skal oppbevares minst i så lenge som angitt i denne forordning. Dersom det ikke foreligger slik angivelse, skal opplysningene oppbevares i minst fem år, med forbehold for gjeldende personvernlovgivning.

Avsnitt 3 – Tilsyn, sertifisering og tvangstiltak

ARO.GEN.300 Tilsyn

- a) Vedkommende myndighet skal kontrollere
- 1) samsvar med kravene som gjelder for organisasjoner eller personer, før et organisasjonssertifikat, en godkjenning, et kvalifiseringssertifikat for FSTD eller et bevis, et sertifikat, en rettighet eller en attest for personell utstedes, avhengig av hva som er relevant,
 - 2) løpende samsvar med gjeldende krav til organisasjoner den har sertifisert eller mottatt erklæring fra, med personer og innehavere av kvalifiseringssertifikater for FSTD,
 - 3) løpende samsvar med gjeldende krav til drift av ikke-komplekse luftfartøyer i medlemsstaten ved ikke-kommersielle operatører som er etablert eller hjemmehørende i en medlemsstat, og
 - 4) gjennomføring av egnede sikkerhetstiltak pålagt av vedkommende myndighet som definert i ARO.GEN.135 bokstav c) og d).
- b) Denne kontrollen skal
- 1) underbygges av dokumentasjon som spesifikt er ment som veiledning til personell med ansvar for sikkerhetstilsyn i utøvelsen av deres funksjoner,
 - 2) formidle resultatene av sikkerhetstilsynet til berørte personer og organisasjoner,
 - 3) bygge på kontroller og inspeksjoner, herunder inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner, og
 - 4) gi vedkommende myndighet den dokumentasjon som trengs i tilfelle ytterligere tiltak er påkrevd, herunder tiltakene fastsatt i ARO.GEN.350 og ARO.GEN.355.
- c) Omfanget av tilsynet nevnt i bokstav a) og b) skal fastsettes på grunnlag av resultatene av tidligere tilsynsvirksomhet og de sikkerhetsprioriteringer som er fastsatt i sikkerhetsplanen.
- d) Uten at det berører medlemsstatenes kompetanse og deres forpliktelser i henhold til ARO.RAMP, skal omfanget av tilsynsvirksomheten som utføres i en medlemsstat av personer eller organisasjoner som er etablert eller hjemmehørende i en annen medlemsstat, bestemmes på grunnlag av sikkerhetsprioriteringene fastsatt i sikkerhetsplanen og tidligere tilsynsvirksomhet.

- e) Dersom virksomheten til en person eller organisasjon omfatter mer enn én medlemsstat eller Byrået, kan vedkommende myndighet som har ansvar for tilsynet i henhold til bokstav a), avtale at en del av dette tilsynet utføres av vedkommende myndigheter i den eller de medlemsstater der virksomheten finner sted, eller av Byrået. Enhver person eller organisasjon som er gjenstand for en slik avtale, skal underrettes om avtalen og dens omfang.
- f) Vedkommende myndighet skal samle inn og behandle enhver opplysning som anses som nyttig med sikte på tilsynet, herunder inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner.

ARO.GEN.305 Tilsynsprogram

- a) Vedkommende myndighet skal utarbeide og vedlikeholde et tilsynsprogram som omfatter tilsynsvirksomheten som kreves i henhold til ARO.GEN.300 og ARO.RAMP.
- b) For organisasjoner sertifisert av vedkommende myndighet og innehavere av et kvalifiseringssertifikat for FSTD skal det under utarbeiding av tilsynsprogrammet tas hensyn til organisasjonens egenart, kompleksiteten i dens virksomhet og resultatene av tidligere sertifiserings- og/eller tilsynsvirksomhet som kreves i henhold til ARO.GEN og ARO.RAMP, og det skal være basert på en vurdering av tilknyttede risikoer. Hver tilsynsperiode skal omfatte
 - 1) kontroller og inspeksjoner, herunder eventuelle inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner, og
 - 2) møter mellom ansvarlig leder og vedkommende myndighet for å sikre at begge parter er orientert om viktige forhold.
- c) For organisasjoner sertifisert av vedkommende myndighet og innehavere av kvalifiseringssertifikat for FSTD skal tilsynsperioden ikke overskride 24 måneder.

Tilsynsperioden kan være kortere dersom det foreligger dokumentasjon på at organisasjonen eller innehaveren av kvalifiseringssertifikatet for FSTD har dårligere sikkerhetsresultater.

Tilsynsperioden kan forlenges til inntil 36 måneder dersom vedkommende myndighet i løpet av de 24 foregående måneder har fastslått at

 - 1) organisasjonen effektivt har identifisert farer for flysikkerheten og håndtert risikoene forbundet med dem,
 - 2) organisasjonen fortløpende i henhold til ORO.GEN.130 har vist at den har full kontroll over alle endringer,
 - 3) ingen avvik på nivå 1 er påvist, og
 - 4) alle korrigerende tiltak er gjennomført innen utløpet av det tidsrom som er akseptert eller forlenget av vedkommende myndighet som definert i ARO.GEN.350 bokstav d) nr. 2.

Tilsynsperioden kan forlenges ytterligere til inntil 48 måneder dersom organisasjonen i tillegg til det ovenstående har opprettet, og vedkommende myndighet har godkjent, et effektivt system for løpende rapportering til vedkommende myndighet om sikkerhetsresultater og regelverkssamsvar.
- d) For organisasjoner som avgir erklæring om sin virksomhet til vedkommende myndighet, skal det under utarbeiding av tilsynsprogrammet tas hensyn til organisasjonens egenart, kompleksiteten i dens virksomhet og resultatene av tidligere

tilsynsvirksomhet, og det skal baseres på vurderingen av tilknyttet risiko. Det skal omfatte kontroller og inspeksjoner, herunder eventuelle inspeksjoner på bakken og uanmeldte inspeksjoner.

- e) For personer som innehar et bevis, et sertifikat, en rettighet eller en attest utstedt av vedkommende myndighet, skal tilsynsprogrammet omfatte eventuelle inspeksjoner, herunder uanmeldte inspeksjoner.
- f) Tilsynsprogrammet skal omfatte opplysninger om datoer når kontroller, inspeksjoner og møter skal gjennomføres, og når slike kontroller, inspeksjoner og møter er gjennomført.

ARO.GEN.310 Framgangsmåte for innledende sertifisering – Organisasjoner

- a) Når vedkommende myndighet mottar en søknad om innledende utstedelse av et sertifikat for en organisasjon, skal den kontrollere at organisasjonen oppfyller gjeldende krav.
- b) Når vedkommende myndighet har forvissnet seg om at organisasjonen oppfyller gjeldende krav, skal den utstede sertifikatet som fastsatt i vedlegg I til III til denne del. Sertifikatet skal utstedes for et ubegrenset tidsrom. Rettighetene og omfanget av den virksomhet som organisasjonen er godkjent til å utøve, skal angis i godkjenningvilkårene vedlagt sertifikatet.
- c) For at organisasjonen skal kunne gjennomføre endringer uten foregående godkjenning fra vedkommende myndighet i samsvar med ORO.GEN.130, skal vedkommende myndighet godkjenne prosedyren inngitt av organisasjonen som definerer omfanget av slike endringer og beskriver hvordan slike endringer skal styres og meldes.

ARO.GEN.315 Framgangsmåte for utstedelse, fornying eller endring av beviser, rettigheter, sertifikater eller attester – Personer

- a) Når vedkommende myndighet mottar en søknad om utstedelse, fornying eller endring av et personlig sertifikat, en rettighet, et bevis eller en attest, med underlagsdokumentasjon, skal den kontrollere om søkeren oppfyller gjeldende krav.
- b) Når vedkommende myndighet har forvissnet seg om at søkeren oppfyller gjeldende krav, skal den utstede, fornye eller endre sertifikatet, rettigheten, beviset eller attesten.

ARO.GEN.330 Endringer – Organisasjoner

- a) Når vedkommende myndighet mottar en søknad om en endring som krever forutgående godkjenning, skal den kontrollere at organisasjonen oppfyller gjeldende krav før den utsteder godkjenningen.

Vedkommende myndighet skal fastsette på hvilke vilkår organisasjonen kan drive sin virksomhet under endringen, med mindre vedkommende myndighet bestemmer at organisasjonens sertifikat må oppheves.

Når vedkommende myndighet har forvissnet seg om at organisasjonen oppfyller gjeldende krav, skal den godkjenne endringen.

- b) Dersom organisasjonen gjennomfører endringer som krever forutgående godkjenning, uten å ha mottatt godkjenning fra vedkommende myndighet som definert i bokstav a), skal vedkommende myndighet oppheve, begrense eller tilbakekalle organisasjonens sertifikat, uten at dette berører eventuelle ytterligere tvangstiltak.

- c) For endringer som ikke krever forutgående godkjenning, skal vedkommende myndighet vurdere opplysningene mottatt i underretningen sendt av organisasjonen i samsvar med ORO.GEN.130, for å kontrollere at gjeldende krav er oppfylt. Dersom gjeldende krav ikke er oppfylt, skal vedkommende myndighet
- 1) underrette organisasjonen om det manglende samsvaret og kreve ytterligere endringer, og
 - 2) ved avvik på nivå 1 eller nivå 2 handle i samsvar med ARO.GEN.350.

ARO.GEN.345 Erklæring – Organisasjoner

- a) Når vedkommende myndighet mottar en erklæring fra en organisasjon som driver eller planlegger å drive virksomhet som det kreves erklæring for, skal den kontrollere at erklæringen inneholder alle opplysninger som kreves i henhold til del ORO, og den skal bekrefte mottak av erklæringen overfor organisasjonen.
- b) Dersom erklæringen ikke inneholder de nødvendige opplysningene, eller inneholder opplysninger som tyder på manglende samsvar med gjeldende krav, skal vedkommende myndighet underrette organisasjonen om det manglende samsvaret og be om ytterligere opplysninger. Vedkommende myndighet skal om nødvendig inspisere organisasjonen. Dersom vedkommende myndighet bekrefter at det foreligger manglende samsvar, skal den iverksette tiltak som definert i ARO.GEN.350.

ARO.GEN.350 Avvik og korrigerende tiltak – Organisasjoner

- a) Vedkommende myndighet for tilsyn i samsvar med ARO.GEN.300 bokstav a) skal som et ledd i sikkerhetsplanen ha et system for analyse av avvikenes sikkerhetsmessige betydning.
- b) Vedkommende myndighet skal åpne et avvik på nivå 1 når den påviser et tilfelle av vesentlig manglende overholdelse av gjeldende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, av organisasjonens prosedyrer og håndbøker, av vilkårene for en godkjenning eller et sertifikat eller av innholdet i en erklæring, dersom dette svekker sikkerheten eller setter flysikkerheten i alvorlig fare.

Avvik på nivå 1 skal omfatte følgende:

- 1) Vedkommende myndighet har etter to skriftlige henvendelser ikke fått adgang til organisasjonens anlegg som definert i ORO.GEN.140, i ordinær arbeidstid.
 - 2) Organisasjonssertifikatet er oppnådd eller dets gyldighet opprettholdt ved at framlagt dokumentasjon er forfalsket.
 - 3) Det foreligger bevis på tjenesteforsømmelse eller svikaktig bruk av organisasjonssertifikatet.
 - 4) Det er ingen ansvarlig leder.
- c) Vedkommende myndighet skal åpne et avvik på nivå 2 når den påviser et tilfelle av manglende overholdelse av gjeldende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, av organisasjonens prosedyrer og håndbøker, av vilkårene for en godkjenning eller et sertifikat eller av innholdet i en erklæring, dersom dette kan svekke sikkerheten eller sette flysikkerheten i fare.
 - d) Når et avvik påvises under tilsyn eller på annen måte, skal vedkommende myndighet, uten at dette berører eventuelle andre tiltak som kreves i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, underrette organisasjonen skriftlig om avviket

og kreve korrigerende tiltak for å håndtere tilfellet av manglende overholdelse som er identifisert. Dersom det er relevant, skal vedkommende myndighet underrette den staten der luftfartøyet er registrert.

- 1) Ved avvik på nivå 1 skal vedkommende myndighet umiddelbart treffe egnede tiltak for å forby eller begrense virksomheten, og skal eventuelt treffe tiltak for å tilbakekalle sertifikatet eller den aktuelle godkjenningen eller begrense eller helt eller delvis oppheve sertifikatet eller godkjenningen, avhengig av omfanget av avviket på nivå 1, inntil organisasjonen har iverksatt korrigerende tiltak og situasjonen er rettet opp.
 - 2) Ved avvik på nivå 2 skal vedkommende myndighet
 - i) gi organisasjonen en frist for å gjennomføre det korrigerende tiltaket som står i forhold til avvikets art, men som innledningsvis ikke i noe tilfelle skal være på mer enn tre måneder. Ved utløpet av dette tidsrommet og avhengig av avvikets art kan vedkommende myndighet forlenge tremånedersfristen, forutsatt at det foreligger en tilfredsstillende plan for korrigerende tiltak som vedkommende myndighet har godkjent, og
 - ii) vurdere de korrigerende tiltakene og planen for gjennomføring av dem som organisasjonen har foreslått, og dersom utfallet av vurderingen er at dette er tilstrekkelig til å rette opp tilfellet av manglende overholdelse, akseptere planen.
 - 3) Dersom en organisasjon unnlater å legge fram en plan for korrigerende tiltak som kan aksepteres, eller å gjennomføre de korrigerende tiltakene innen utløpet av det tidsrom som er akseptert eller forlenget av vedkommende myndighet, skal avviket løftes til nivå 1 og tiltak iverksettes som fastsatt i bokstav d) nr. 1.
 - 4) Vedkommende myndighet skal registrere alle avvik den har åpnet eller er blitt underrettet om, eventuelle tvangstiltak den har iverksatt samt alle korrigerende tiltak og dato for avslutning av tiltak i forbindelse med avvik.
- e) Dersom myndigheten i en medlemsstat som handler i henhold til bestemmelsene i ARO.GEN.300 bokstav d), påviser et tilfelle av manglende overholdelse av gjeldende krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, av en organisasjon som er sertifisert av, eller som avgir erklæring om sin virksomhet til, vedkommende myndighet i en annen medlemsstat eller Byrået, skal den underrette vedkommende myndighet og gi opplysninger om hvilket nivå avviket er på, uten at dette berører eventuelle ytterligere tvangstiltak.

ARO.GEN.355 Avvik og tvangstiltak – Personer

- a) Dersom vedkommende myndighet med ansvar for tilsyn i samsvar med ARO.GEN.300 bokstav a), under tilsyn eller på annen måte finner bevis for manglende overholdelse av gjeldende krav av en person som innehar et bevis, et sertifikat, en rettighet eller en attest utstedt i samsvar med forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, skal vedkommende myndighet åpne et avvik, registrere det og skriftlig underrette innehaveren av beviset, sertifikatet, rettigheten eller attesten om det.
- b) Når et slikt avvik er åpnet, skal vedkommende myndighet gjennomføre en undersøkelse. Dersom avviket blir bekreftet, skal den
 - 1) begrense, oppheve eller tilbakekalle beviset, sertifikatet, rettigheten eller attesten, avhengig av hva som er relevant, dersom et sikkerhetsproblem er identifisert, og

Vedlegg II «del ARO»

- 2) iverksette ethvert ytterligere tvangstiltak som måtte være nødvendig for å forhindre at den manglende overholdelsen vedvarer.
- c) Dersom det er relevant, skal vedkommende myndighet underrette den personen eller organisasjonen som har utstedt legeerklæringen eller -attesten.
- d) Dersom myndigheten i en medlemsstat som handler i henhold til bestemmelsene i ARO.GEN.300 bokstav d), finner bevis på manglende overholdelse av gjeldende krav av en person som innehar et bevis, et sertifikat, en rettighet eller en attest utstedt av vedkommende myndighet i en annen medlemsstat, skal den underrette denne vedkommende myndighet, uten at det berører eventuelle ytterligere tvangstiltak.
- e) Dersom det under tilsyn eller på annen måte framkommer bevis på manglende overholdelse av gjeldende krav av en person som er underlagt kravene fastsatt i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, og som ikke innehar et bevis, et sertifikat, en rettighet eller en attest utstedt i samsvar med nevnte forordning og dens gjennomføringsregler, skal vedkommende myndighet som påviste den manglende overholdelsen, iverksette ethvert tvangstiltak som måtte være nødvendig for å forhindre at den manglende overholdelsen vedvarer.

UNDERDEL OPS – DRIFT AV LUFTFARTØYER

Avsnitt 1 – Sertifisering av kommersielle luftfartsselskaper

ARO.OPS.100 Utstedelse av godkjenningssertifikat for luftfartsselskap

- a) Vedkommende myndighet skal utstede godkjenningssertifikatet for luftfartsselskap (AOC) når den har forvissnet seg om at operatøren oppfyller kravene i ORO.AOC.100.
- b) Sertifikatet skal omfatte de tilknyttede driftsspesifikasjonene.

ARO.OPS.105 Avtaler om felles rutenummer

- a) Før vedkommende myndighet godkjenner en avtale om felles rutenummer som omfatter en tredjestatsoperatør, skal den
 - 1) kontrollere at vilkårene i ORO.AOC.115 er oppfylt,
 - 2) gjennomgå rapporten om den innledende kontrollen som operatøren sertifisert i samsvar med del ORO har utført på stedet for å vurdere tredjestatsoperatørens overholdelse av vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, og
 - 3) ved behov samarbeide med vedkommende myndighet i tredjestatsoperatørens hjemstat.
- b) Godkjenningen av en avtale om felles rutenummer skal oppheves eller tilbakekalles dersom programmet for kontroll av felles rutenummer som kreves i henhold til ORO.AOC.115 bokstav b) nr. 2 viser at tredjestatsoperatøren ikke fortsetter å opprettholde vedlegg IV i forordning (EF) nr. 216/2008.

ARO.OPS.110 Leieavtaler

- a) Vedkommende myndighet skal godkjenne en leieavtale dersom den har forvissnet seg om at operatøren sertifisert i samsvar med del ORO oppfyller kravene i

Vedlegg II «del ARO»

- 1) ORO.AOC.100 bokstav b) nr. 2 og bokstav c) nr. 1 og 2 vedrørende innlemmelse av luftfartøyer innleid uten besetning i dets AOC,
 - 2) ORO.AOC.110 bokstav c) om innleie av et luftfartøy med besetning, eller
 - 3) ORO.AOC.110 bokstav e) om utleie av et luftfartøy uten besetning.
- b) Godkjenningen av en avtale om innleie med besetning oppheves eller tilbakekalles dersom
- 1) utleierens eller leierens AOC oppheves eller tilbakekalles, eller
 - 2) utleieren er gjenstand for et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005³.
- c) Når vedkommende myndighet anmodes om forutgående godkjenning av en avtale om utleie uten besetning i samsvar med ORO.AOC.110 bokstav e), skal den sikre
- 1) tilstrekkelig samordning med vedkommende myndighet som er ansvarlig for løpende tilsyn med luftfartøyet, i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003⁴, eller for driften av luftfartøyet, dersom dette ikke er den samme myndighet,
 - 2) rettidig uttak av luftfartøyet fra operatørens AOC.

Avsnitt 2 – Godkjenninger

ARO.OPS.200 Framgangsmåte for særlig godkjenning

- a) Når vedkommende myndighet har mottatt en søknad om utstedelse av en særlig godkjenning eller endringer av denne, skal den vurdere søknaden i henhold til gjeldende krav i del SPA og eventuelt gjennomføre en relevant inspeksjon av operatøren.
- b) Når vedkommende myndighet har forvisset seg om at operatøren oppfyller gjeldende krav, skal den utstede eller endre godkjenningen. Godkjenningen skal angis i
 - 1) driftsspesifikasjonene, som fastsatt i tillegg II til denne del, for kommersiell drift, eller
 - 2) listen over særlige godkjenninger, som fastsatt i tillegg III til denne del, for ikke-kommersiell drift.

ARO.OPS.205 Godkjenning av minsteutstyrliste

- a) Når vedkommende myndighet mottar en søknad om innledende godkjenning av en minsteutstyrliste (MEL) eller en endring av denne fra en operatør, skal den vurdere hvert aktuelt punkt med sikte på å bekrefte overholdelse av gjeldende krav før den utsteder godkjenningen.

³ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over flyselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til flypassasjerer angående identiteten til transporterende flyselskap og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF. *EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.*

⁴ Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver. *EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1.*

- b) Vedkommende myndighet skal godkjenne operatørens prosedyre for forlengelse av de gjeldende utbedringsintervallene B, C og D, dersom operatøren fastslår at vilkårene i ORO.MLR.105 bokstav f) er overholdt, og vedkommende myndighet bekrefter dette.
- c) Vedkommende myndighet skal i hvert tilfelle godkjenne driften av et luftfartøy utenfor begrensningene i MEL, men innenfor begrensningene i referanseminsteststyrlisten (MMEL), dersom operatøren fastslår at vilkårene i ORO.MLR.105 er overholdt, og vedkommende myndighet bekrefter dette.

ARO.OPS.210 Fastsettelse av lokalt område

Vedkommende myndighet kan fastsette et lokalt område i forbindelse med krav om opplæring og kontroll av flygebesetning.

ARO.OPS.215 Godkjenning av helikopterdrift i ugjestmilde områder utenfor et tettbebyggt område

- a) Medlemsstaten skal utpeke fjellområder og fjerntliggende områder der helikopterdrift kan gjennomføres uten tilstrekkelig mulighet til sikker nødlanding som beskrevet i CAT.POL.H.420.
- b) Før vedkommende myndighet utsteder godkjenningen omhandlet i CAT.POL.H.420, skal den og myndigheten i den stat der slik drift gjennomføres, hvis det ikke er den samme myndighet, vurdere operatørens begrunnelse for fritak fra de nødvendige ytelseskriteriene.

ARO.OPS.220 Godkjenning av helikopterdrift til eller fra et sted av interesse for offentligheten

Godkjenningen omhandlet i CAT.POL.H.225 skal omfatte en liste over de steder av interesse for offentligheten som operatørens søknad gjelder for.

ARO.OPS.225 Godkjenning av drift til avsidesliggende flyplasser

Godkjenningen omhandlet i CAT.OP.MPA.106 skal omfatte en liste over flyplasser angitt av operatøren som godkjenningen gjelder for.

UNDERDEL RAMP — INSPEKSJONER PÅ BAKKEN AV LUFTFARTØYER TILHØRENDE OPERATØRER UNDER TILSYN AV EN ANNEN STAT

ARO.RAMP.005 Virkeområde

I denne underdel fastsettes de krav som vedkommende myndighet eller Byrået skal følge når de utfører sine oppgaver og sitt ansvar i forbindelse med gjennomføringen av inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som brukes av tredjestatsoperatører eller operatører under tilsyn av en annen medlemsstat når de landes på flyplasser som ligger i et område omfattet av traktaten.

ARO.RAMP.100 Almennelige bestemmelser

- a) Luftfartøyer og deres besetning skal inspiseres med hensyn til gjeldende krav.

Vedlegg II «del ARO»

- b) I tillegg til inspeksjoner på bakken som er angitt i vedkommende myndighets tilsynsprogram utarbeidet i samsvar med ARO.GEN.305, skal vedkommende myndighet gjennomføre inspeksjon på bakken av luftfartøyer som antas ikke å overholde gjeldende krav.
- c) I forbindelse med utarbeidelsen av tilsynsprogrammet utarbeidet i samsvar med ARO.GEN.305 skal vedkommende myndighet utarbeide et årlig program for gjennomføring av inspeksjoner på bakken av luftfartøyer. Dette programmet skal
 - 1) fastsette en årlig minstekvote for inspeksjoner på bakken på grunnlag av en beregningsmetode som tar hensyn til historiske opplysninger om antallet operatører og deres antall landinger på myndighetens flyplasser, og
 - 2) gjøre det mulig for vedkommende myndighet å prioritere luftfartøysinspeksjoner på grunnlag av listen omhandlet i ARO.RAMP.105 bokstav a).
- d) Når Byrådet vurderer at det er nødvendig, skal det i samarbeid med medlemsstatene der inspeksjonen skal finne sted, gjennomføre inspeksjoner på bakken av luftfartøyer for å kontrollere overholdelse av gjeldende krav i forbindelse med:
 - 1) sertifiseringsoppgaver tildelt Byrådet i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008,
 - 2) standardinspeksjoner hos en medlemsstat, eller
 - 3) inspeksjoner hos en organisasjon for å kontrollere overholdelse av gjeldende krav i potensielt usikre situasjoner.

ARO.RAMP.105 Prioriteringskriterier

- a) Byrådet skal forsyne vedkommende myndigheter med en liste over operatører eller luftfartøyer som er påvist å utgjøre en potensiell risiko, med sikte på prioritering av inspeksjonene på bakken.
- b) Listen skal omfatte
 - 1) operatører eller luftfartøyer som er utpekt på grunnlag av analyser av data som foreligger i henhold til ARO.RAMP.150 bokstav b) nr. 4,
 - 2) operatører eller luftfartøyer som Europakommisjonen har meddelt Byrådet, og som er utpekt på grunnlag av
 - i) en uttalelse fra Flysikkerhetskomiteen i forbindelse med gjennomføringen av forordning (EF) nr. 2111/2005, der det framgår at det er nødvendig med en ytterligere kontroll av den faktiske overholdelse av de relevante sikkerhetsstandarder med systematiske inspeksjoner på bakken, eller
 - ii) opplysninger som Europakommisjonen har mottatt fra medlemsstatene i henhold til artikkel 4 nr. 3 i forordning (EF) nr. 2111/2005,
 - 3) luftfartøyer som drives i et område omfattet av traktaten av operatører som er angitt i vedlegg B på listen over operatører som er gjenstand for et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005,
 - 4) luftfartøyer som drives av operatører som er sertifisert i en stat som fører tilsyn med operatører angitt på listen omhandlet i nr. 3,
 - 5) luftfartøyer som brukes for første gang av en tredjestatsoperatør som driver i, innenfor eller ute av et område omfattet av traktaten, eller dersom godkjenning utstedt i henhold til AR.TCO.205 er begrenset eller fornyet etter oppheving eller tilbakekalling.

- c) Listen skal utarbeides i samsvar med prosedyrer fastsatt av Byrået etter hver ajourføring av Fellesskapets liste over operatører som er gjenstand for et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005, og under alle omstendigheter minst én gang hver fjerde måned.

ARO.RAMP.110 Innsamling av opplysninger

- a) Vedkommende myndighet skal samle inn og behandle alle opplysninger som anses for nyttige i forbindelse med gjennomføringen av inspeksjoner på bakken.
- b) Vedkommende myndighet skal utarbeide et rapportskjema til registrering av disse opplysningene på grunnlag av skjemaet i tillegg IV.

ARO.RAMP.115 Krav til bakkeinspektører

- a) Vedkommende myndighet og Byrået skal ha kvalifiserte inspektører til gjennomføringen av inspeksjoner på bakken.
- b) Bakkeinspektørene skal
 - 1) ha den nødvendige luftfartsutdanning eller praktiske kunnskap som er relevant for deres inspeksjonsområder,
 - 2) med positivt resultat ha gjennomført
 - i) relevant spesifikk teoretisk og praktisk opplæring på et eller flere av følgende inspeksjonsområder:
 - A) førerkabin,
 - B) kabinsikkerhet,
 - C) luftfartøyets tilstand,
 - D) last,
 - ii) relevant opplæring på arbeidstedet gitt av en erfaren bakkeinspektør utnevnt av vedkommende myndighet eller Byrået, og
 - 3) vedlikeholde gyldigheten av sine kvalifikasjoner ved å gjennomgå gjentatt opplæring og ved å gjennomføre minst tolv inspeksjoner hvert år.
- c) Opplæringen i bokstav b) nr. 2 pkt. i) skal gis av vedkommende myndighet eller en opplæringsorganisasjon godkjent av vedkommende myndighet omhandlet i ARO.RAMP.120 bokstav a).
- d) Byrået skal utarbeide og vedlikeholde opplæringsplaner og fremme tilrettelegging av opplæringskurs og seminarer for inspektører for å forbedre forståelsen og den ensartede gjennomføring av denne underdel.
- e) Byrået skal fremme og samordne et utvekslingsprogram for inspektører med sikte på å gi inspektører mulighet for å få praktisk erfaring og bidra til harmoniseringen av prosedyrer.

ARO.RAMP.120 Godkjenning av opplæringsorganisasjoner

- a) Vedkommende myndighet skal godkjenne en opplæringsorganisasjon som har sitt hovedforetak i den aktuelle medlemsstat når den har forvissnet seg om at opplæringsorganisasjonen
 - 1) har utnevnt en opplæringsleder med tilstrekkelige lederegenskaper til å sikre at opplæringen gis i samsvar med gjeldende krav,

- 2) rår over opplæringsanlegg og -utstyr som er egnet til den type opplæring som gis,
 - 3) gir opplæring i samsvar med de planer som Byrået har utarbeidet i samsvar med ARO.RAMP.115 bokstav d), og
 - 4) benytter kvalifiserte opplæringsinstruktører.
- b) Dersom vedkommende myndighet ber om det, skal Byrået kontrollere overholdelsen og den fortsatte overholdelsen av kravene omhandlet i bokstav a).
- c) Opplæringsorganisasjonen skal være godkjent til å gi én eller flere av følgende typer opplæring:
- 1) teoretisk grunnopplæring,
 - 2) praktisk grunnopplæring,
 - 3) gjentatt opplæring.

ARO.RAMP.115 Gjennomføring av inspeksjoner på bakken

- a) Inspeksjoner på bakken skal gjennomføres på en standardmåte ved hjelp av skjemaet i tillegg V.
- b) Når inspeksjoner på bakken gjennomføres, skal den aktuelle inspektøren gjøre sitt ytterste for å unngå at det inspiserte luftfartøyet blir unødig forsinket.
- c) Når inspeksjonen på bakken er gjennomført, skal fartøysjefen eller i dennes fravær et annet medlem av flygebesetningen eller en representant for operatøren underrettes om resultatet av inspeksjon på bakken ved hjelp av skjemaet i tillegg V.

ARO.RAMP.130 Kategorisering av avvik

- a) For hvert inspeksjonspunkt defineres tre kategorier av mulig manglende overholdelse av de gjeldende krav som avvik. Slike avvik skal deles inn i følgende kategorier:
 - 1) Et avvik i kategori 3 er enhver vesentlig manglende overholdelse av de gjeldende krav eller vilkårene i et sertifikat som har alvorlig innvirkning på sikkerheten.
 - 2) Et avvik i kategori 2 er enhver manglende overholdelse av de gjeldende krav eller vilkårene i et sertifikat som har betydelig innvirkning på sikkerheten.
 - 3) Et avvik i kategori 1 er enhver manglende overholdelse av de gjeldende krav eller vilkårene i et sertifikat som har mindre innvirkning på sikkerheten.

ARO.RAMP.135 Oppfølgingstiltak ved avvik

- a) Ved avvik i kategori 2 eller 3 skal vedkommende myndighet eller eventuelt Byrået
 - 1) skriftlig underrette operatøren om avviket, herunder en anmodning om dokumentasjon for gjennomførte korrigerende tiltak, og
 - 2) underrette vedkommende myndighet i operatørens hjemstat og eventuelt den stat der luftfartøyet er registrert, og der flygebesetningens sertifikat er utstedt. Dersom det er relevant, skal vedkommende myndighet eller Byrået anmode om en bekreftelse av deres godkjenning av de korrigerende tiltakene som operatøren har iverksatt i samsvar med ARO.GEN.350 eller ARO.GEN.355.
- b) Ved avvik i kategori 3 skal vedkommende myndighet i tillegg til bokstav a) straks iverksette tiltak ved å
 - 1) begrense luftfartøyets flygevirksomhet,

- 2) kreve umiddelbare korrigerende tiltak,
 - 3) ilegge flyforbud for luftfartøyet i henhold til ARO.RAMP.140, eller
 - 4) ilegge umiddelbart driftsforbud i samsvar med artikkel 6 i forordning (EF) nr. 2111/2005.
- c) Når Byrået har konstatert et avvik i kategori 3, skal det anmode vedkommende myndighet i det området der luftfartøyet har landet, om å iverksette de relevante tiltakene i henhold til bokstav b).

ARO.RAMP.140 Flyforbud for luftfartøyer

- a) Ved avvik i kategori 3, der luftfartøyet tilsynelatende eller sannsynligvis vil bli fløyet uten at operatøren eller eieren har gjennomført det relevante korrigerende tiltak, skal vedkommende myndighet
 - 1) underrette fartøysjefen eller operatøren om at luftfartøyet inntil videre ikke har tillatelse til å påbegynne flygingen, og
 - 2) ilegge flyforbud for det aktuelle luftfartøyet.
- b) Vedkommende myndighet i den stat der luftfartøyet har flyforbud, skal umiddelbart underrette vedkommende myndighet i operatørens hjemstat og den stat der luftfartøyet er registrert, og eventuelt Byrået, dersom et luftfartøy med flyforbud brukes av en tredjestatsoperatør.
- c) Vedkommende myndighet skal i samråd med operatørens hjemstat eller registreringsstaten fastsette de vilkår som må oppfylles før luftfartøyet kan få flygetillatelse.
- d) Dersom den manglende overholdelsen berører gyldigheten av luftfartøyets luftdyktighetsbevis, kan flyforbudet oppheves av vedkommende myndighet først når operatøren har godtgjort at operatøren har fått
 - 1) flygetillatelse i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003 for luftfartøyer registrert i en medlemsstat,
 - 2) flygetillatelse eller tilsvarende dokument i registreringsstaten eller operatørens hjemstat for luftfartøyer som er registrert i en tredjestat, og som drives av en operatør som er hjemmehørende i EU eller en tredjestat, og
 - 3) tillatelse fra tredjestater som det eventuelt skal flys over.

ARO.RAMP.145 Rapportering

- a) Opplysninger samlet inn i henhold til ARO.RAMP.125 bokstav a) skal legges inn i den sentrale databasen omhandlet i ARO.RAMP.150 bokstav b) nr. 2 senest 21 kalenderdager etter inspeksjonen.
- b) Vedkommende myndighet eller Byrået skal legge inn i den sentrale databasen alle opplysninger som er relevante for anvendelsen av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler og Byråets gjennomføring av de oppgaver det har fått tildelt i henhold til denne del, herunder opplysningene omhandlet i ARO.RAMP.110 bokstav a).
- c) Når det i henhold til opplysningene i ARO.RAMP.110 bokstav a) foreligger en potensiell sikkerhetstrussel, skal slike opplysninger umiddelbart meddeles hver enkelt vedkommende myndighet og Byrået.

- d) Når en person gir vedkommende myndighet opplysninger om mangler ved luftfartøyer, skal opplysningene omhandlet i ARO.RAMP.110 bokstav a) og ARO.RAMP.125 bokstav a) anonymiseres med hensyn til opplysningenes kilde.

ARO.RAMP.150 Byråets samordningsoppgaver

- a) Byrådet skal administrere og benytte de verktøy og prosedyrer som er nødvendige for å lagre og utveksle
- 1) opplysningene omhandlet i ARO.RAMP.110 og ARO.RAMP.125 ved hjelp av skjemaene i tillegg IV og VI, og
 - 2) opplysningene fra tredjestater eller internasjonale organisasjoner som har inngått relevante avtaler med EU, eller organisasjoner som har inngått relevante avtaler med Byrådet i henhold til artikkel 27 nr. 2 i forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Denne administrasjonen skal omfatte følgende oppgaver:
- 1) lagre data fra medlemsstatene som er relevante for sikkerhetsopplysninger om luftfartøyer som lander på flyplasser i territoriet som er omfattet av traktatens bestemmelser,
 - 2) utarbeide, vedlikeholde og løpende oppdatere en sentral database med alle opplysningene omhandlet i bokstav a) nr. 1 og 2,
 - 3) foreta de nødvendige endringer og forbedringer av databaseprogrammet,
 - 4) analysere den sentrale databasen og andre relevante opplysninger om luftfartøyers og luftfartsselskapers sikkerhet og på det grunnlag
 - i) gi Europakommisjonen og vedkommende myndigheter råd om umiddelbare tiltak eller oppfølging,
 - ii) framlegge mulige sikkerhetsproblemer for Europakommisjonen og vedkommende myndigheter,
 - iii) foreslå for Europakommisjonen og vedkommende myndigheter samordnede tiltak som er nødvendige av hensyn til sikkerheten, og sikre at det teknisk nivå for slike tiltak samordnes, og
 - 5) samarbeide om informasjonsutveksling med andre europeiske institusjoner og organer, internasjonale organisasjoner og vedkommende myndigheter i tredjestater.

ARO.RAMP.155 Årsrapport

Byrådet skal utarbeide og framlegge for Europakommisjonen en årsrapport om systemet for inspeksjoner på bakken som minst inneholder følgende:

- a) status for systemet,
- b) status for inspeksjonene gjennomført i løpet av året,
- c) analyse av inspeksjonsresultatene med angivelse av avvikenes kategori,
- d) tiltak iverksatt i løpet av året,
- e) forslag til ytterligere forbedringer av systemet for inspeksjoner på bakken, og
- f) vedlegg med lister over inspeksjoner oppstilt etter stat der luftfartøyet drives, luftfartøyets type, operatør og forholdstall per punkt.

ARO.RAMP.160 Opplysninger til offentligheten

Byrådet skal hvert år offentliggjøre en sammenfattende informasjonsrapport som skal være tilgjengelig for offentligheten, med en analyse av opplysningene mottatt i henhold til ARO.RAMP.145. Rapporten skal være enkel og lett å forstå, og opplysningenes kilde skal anonymiseres.

TILLEGG I TIL VEDLEGG II

**GODKJENNINGSSERTIFIKAT FOR LUFTFARTSSELSKAP
(Godkjenningsplan for luftfartsselskaper)**

Driftstyper: Kommersiell lufttransport (CAT) ♦ Passasjerer ♦ Frakt

♦ Annet¹:.....

Kommersiell spesialdrift (SPO) ♦².....

5	Operatørens hjemstat ³	5
	Utstedende myndighet ⁴	
AOC-nr. ⁶ :	Operatørens navn ⁷	Driftsmessige kontaktpunkter: ⁹ Kontaktopplysninger der driftsledelsen kan kontaktes øyeblikkelig, er angitt i ¹² .
	Db-firmanavn ⁸	
	Operatørens adresse ¹⁰ :	
	Telefon ¹¹ :	
	Faks:	
	E-post:	
Ved dette sertifikat bekreftes det at ¹³ har tillatelse til å gjennomføre kommersiell lufttransport som definert i de vedlagte driftsspesifikasjonene i samsvar med driftshåndboken og vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.		
Utstedt den ¹⁴ :	Navn og underskrift ¹⁵ :	
	Stilling:	

1. Annen transporttype skal angis.
2. Angi driftstypen, f.eks. landbruk, bygg og anlegg, fotografering, landmåling, observasjon og patruljering eller reklameflyging.
3. Sett inn navnet på operatørens hjemstat.
4. Sett inn identifikasjonen av utstedende vedkommende myndighet.
5. Fylles ut av vedkommende myndighet.
6. Referansenummer for godkjenning utstedt av vedkommende myndighet.
7. Sett inn operatørens registrerte navn.
8. Operatørens firmanavn, dersom det ikke er det samme. Sett inn «Db» (for «Doing business as») foran firmanavnet.
9. Kontaktopplysningene omfatter telefon- og faksnummer, herunder landskode og eventuell e-postadresse der driftsledelsen kan kontaktes øyeblikkelig ved spørsmål om flygevirksomhet, luftdyktighet, flyge- og kabinbesetningens kompetanse, farlig gods og andre eventuelle forhold.

Vedlegg II «del ARO»

10. Operatørens hovedforetak.
11. Telefon- og faksnummer, herunder landskode, for operatørens hovedforetak. Angi eventuell e-postadresse.
12. Sett inn det kontrollerte dokumentet, som skal medbringes om bord, der kontaktopplysningene er angitt, med relevant avsnitts- eller sidehenvisning, f.eks. «Kontaktopplysninger ... finnes i driftshåndboken, generelt/grunnleggende, kapittel 1, 1.1», «... finnes i driftsspesifikasjonene, side 1» eller «... er vedlagt dette dokument».
13. Operatørens registrerte navn.
14. Utstedelsesdato for AOC (dd.mm.åååå).
15. Stilling, navn og underskrift for representanten for vedkommende myndighet. AOC-et kan i tillegg forsynes med offisielt stempel.

EASA-SKJEMA 138, utgave 1

TILLEGG II TIL VEDLEGG II

DRIFTSSPESIFIKASJONER (i samsvar med de godkjente vilkårene i driftshåndboken)				
Kontaktopplysninger for utstedende myndighet				
Telefon ¹ : _____ Faks: _____				
E-post: _____				
AOC-nr. ² :		Operatørens navn ³ :		Dato ⁴ :
		Dba-firmanavn		Underskrift:
Driftsspesifikasjoner nr.:				
Luftfartøymodell ⁵ :				
Registreringsmerker ⁶ :				
Kommersiell drift <input type="checkbox"/>				
Driftsområde ⁷ :				
Særlige begrensninger ⁸ :				
Særlige godkjenninger:	Ja	Nei	Spesifikasjon ⁹	Merknader
Farlig gods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Drift i dårlig sikt			RVR ¹¹ : m	
Avgang			CAT ¹⁰ RVR: m DH: fot	
Innflyging og landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Avgang	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM ¹² <input type="checkbox"/> Ikke relevant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ¹³ <input type="checkbox"/> Ikke relevant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Lengste omdirigeringsstid ¹⁴ : min	
Navigasjonsspesifikasjoner for PBN-drift ¹⁵	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		¹⁶
Minstespesifikasjon for navigasjonsytelse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Helikopterdrift ved hjelp av nattsynbilledesystemer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Heisevirksomhet med helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Medisinske nødtjenester med helikopter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opplæring av kabinbesetning ¹⁷	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Utstedelse av kabinbesetningsattest ¹⁸	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Kontinuerlig luftdyktighet	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	¹⁹	
Annet ²⁰				

1. Telefon- og faksnummer, herunder landskode, for vedkommende myndighet. Angi eventuell e-postadresse.
2. Sett inn nummer på tilhørende godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC).
3. Sett inn operatørens registrerte navn og firmanavn, dersom det ikke er det samme. Sett inn «Dba» (for «Doing business as») før firmanavnet.
4. Utstedelsesdato for driftsspesifikasjoner (dd.mm.åååå) og underskrift for representanten for vedkommende myndighet.

5. Sett inn ICAO-betegnelse for luftfartøyets fabrikat, modell og serie eller hovedserie, dersom en serie er angitt (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232).
6. Registreringsmerkene er angitt i driftsspesifikasjonene eller driftshåndboken. I sistnevnte tilfelle må det i de tilhørende driftsspesifikasjonene henvises til den aktuelle siden i driftshåndboken. Dersom alle særlige godkjenninger ikke gjelder luftfartøyets modell, kan luftfartøyets registreringsmerker settes inn i merknadskolonnen for den tilhørende særlige godkjenningen.
7. Angi geografiske områder for godkjent drift (med geografiske koordinater eller bestemte ruter, flygeinformasjonsregion eller nasjonale eller regionale grenser).
8. Angi gjeldende særlige begrensninger (f.eks. bare VFR, bare dagtid osv.).
9. Angi de lempeligste kriteriene for hver godkjenning eller godkjenningstype (med relevante kriterier).
10. Sett inn gjeldende kategori for presisjonsinnflyging: CAT I, II, IIIA, IIIB eller IIIC. Sett inn minste rullebanesikt (RVR) i meter og beslutningshøyde (DH) i fot. Det kan brukes én linje per angitt innflygingskategori.
11. Sett inn den godkjente minste RVR ved avgang i meter. Det kan brukes én linje per godkjenning dersom det er gitt forskjellige godkjenninger.
12. Feltet «Ikke relevant» kan markeres bare dersom luftfartøyets største skydekkehøyde er under FL290.
13. Drift med forlenget rekkevidde (ETOPS) gjelder for øyeblikket bare for tomotorsfly. Feltet «Ikke relevant» kan derfor markeres bare dersom luftfartøymodellen har flere eller færre enn to motorer.
14. Terskelstrekningen kan også angis (i NM) sammen med motortypen.
15. Ytelsesbasert navigasjon (PBN): Det brukes én linje for hver PBN-godkjenning (f.eks. områdenavigasjon (RNAV) 10, RNAV 1, nødvendig navigasjonsytelse (RNP) 4, ...), med relevante begrensninger eller vilkår angitt i kolonnen «Spesifikasjon» og/eller «Merknader».
16. Begrensninger, vilkår og lovgivningsgrunnlag for driftsgodkjenning i forbindelse med PBN-godkjenningen (f.eks. globalt satellitnavigasjonssystem (GNSS), avstandsmålingsutstyr/DME/treghetsreferanseenheter (DME/DME/IRU)).
17. Godkjenning til å gjennomføre opplæringskurs og undersøkelse, som skal gjennomføres av personer som søker om kabinbesetningsattest som angitt i del CC.
18. Godkjenning til å utstede kabinbesetningsattest som angitt i del CC.
19. Navnet på den person/organisasjon som er ansvarlig for å sikre at luftfartøyets kontinuerlige luftdyktighet opprettholdes, og en henvisning til den bestemmelse som inneholder kravet, f.eks. del M, underdel G.
20. Andre godkjenninger eller data kan angis her. Bruk én linje (eller ett felt med flere linjer) per godkjenning (f.eks. korte landinger, bratte innflygninger, helikopterdrift til/fra et sted av interesse for offentligheten, helikopterdrift i ugjestmilde områder utenfor et tettbebygget område, helikopterdrift uten mulighet til sikker nødlanding, drift med økte krengevinkler, største avstand fra en egnet flyplass for tomotorsfly uten ETOPS-godkjenning, luftfartøyer som brukes til ikke-kommersiell drift).

TILLEGG III TIL VEDLEGG II

<p align="center">Liste over særlige godkjenninger Ikke-kommersiell drift (i samsvar med vilkårene i godkjenningen og i driftshåndboken eller flygerens driftshåndbok)</p>		
Utstedende myndighet ⁵ :		
Liste over særlige godkjenninger nr. ⁶ :		
Operatørens navn:		
Dato ⁷ :		
Underskrift:		
Luftfartøyets modell og registreringsmerke ⁸ :		
Eventuelle typer av spesialdrift (SPO): <input type="checkbox"/> ⁹		
Særlige godkjenninger ¹⁰ :	Spesifikasjon ¹¹	Merknader
...		
...		
...		
...		
...		

EASA-SKJEMA 140, utgave 1

⁵ Sett inn navn og kontaktopplysninger.

⁶ Set inn referansenummer.

⁷ Utstedelsesdato for særlige godkjenninger (dd.mm.åååå) og underskrift for representant for vedkommende myndighet.

⁸ Sett inn CAST/ICAO-betegnelse for luftfartøyets fabrikat, modell og serie eller hovedserie, dersom en serie er angitt (f.eks. Boeing-737-3K2 eller Boeing-777-232). CAST/ICAO-taksonomien finnes på: <http://www.intlaviationstandards.org/>.

Registreringsmerkene skal være angitt på listen over særlige godkjenninger eller i driftshåndboken. I sistnevnte tilfelle skal listen over særlige godkjenninger henvise til den aktuelle siden i driftshåndboken.

⁹ Angi driftstypen, f.eks. landbruk, bygg og anlegg, fotografering, landmåling, observasjon og patruljering eller reklameflyging.

¹⁰ Angi eventuell godkjent drift i denne kolonnen, f.eks. farlig gods, LVO, RVSM, RNP, MNPS, NVIS eller HHO.

¹¹ Angi de lempeligste kriteriene for hver godkjenning, f.eks. beslutningshøyde og minsteverdier for RVR for CAT II.

TILLEGG IV TIL VEDLEGG II

Standardrapportskjema



Vedkommende myndighet (*navn*)

(*Stat*)

Standardrapport

¹ Nr.:

² Kilde: SR

³ Dato:

⁴ Sted:

⁵ (Brukes ikke)

⁶ Operatør:

⁷ AOC-nummer:

⁸ Stat:

⁹ Rute: fra ¹⁰ Rutenummer:

¹¹ Rute: til ¹² Rutenummer:

¹³ Chartret av operatør*:

¹⁴ Charterers hjemstat:

* (eventuelt)

¹⁵ Luftfartøyets type: ¹⁶ Registreringsmerke:

¹⁷ Produksjonsnummer:

¹⁸ Flygebesetning: Lisensieringsstat:

¹⁹ Merknader:

.....
.....
.....

²⁰ Iverksatte tiltak:

.....
.....
.....

²¹ (Brukes ikke)

Vedlegg II «del ARO»

TILLEGG V TIL VEDLEGG II

Bevis for inspeksjon på bakken					
Dato:		Tid:		Sted:	
Operatør:			Stat:		AOC-nummer:
Rute fra:		Rutenummer:		Rute til:	
Rutenummer:		Rutenummer:		Rutenummer:	
Type flyging:	Chartret av operatør:		Luftfartøyets type:		Luftfartøyets konfigurasjon:
Charterers hjemstat:			Registreringsmerke:		Produksjonsnummer:
Flygebesetningens lisensieringsstat(er):		Kvittering for mottak ^(*)			
		Navn:		Underskrift:	
		Stilling:			

Informasjon i valgfritt format om vedkommende myndighet (logo, kontaktopplysninger, tlf./faks/e-post)

Kontrollerer		Kontrollert		Kontrollerer		Kontrollert	
Mer knyttet		Mer knyttet		Mer knyttet		Mer knyttet	
A	Førerkabin			B	Kabinsikkerhet		
1	Allmenn tilstand			1	Allmenn innvendig tilstand		
2	Nødutgang			2	Kabinbesetningens seter og besetningenes hvileområde		
3	Utstyr			3	Førstehjelpsskrin / medisinsk nødutstyr		
Dokumentasjon				4	Håndholdte brannslukkingsapparater		
4	Håndbøker			5	Redningsvester/flyteinnretninger		
5	Kontrollister			6	Sikkerhetsbeltenes og setenes tilstand		
6	Navigasjons-/instrumentkart			7	Nødutgang, lys og merking, uavhengig håndlykt		
7	Minsteutstyrliste			8	Evakueringssklier/redningsflåter (ved behov), ELT		
8	Registreringsbevis			9	Oksygenforsyning (kabinbesetning og passasjerer)		
9	Eventuelt støysertifikat			10	Sikkerhetsforskrifter		
10	AOC eller tilsvarende			11	Kabinbesetningsmedlemmer		
11	Radiolisens			12	Adgang til nødutganger		
12	Luftdyktighetsbevis			13	Stuing av passasjerbagasje		
Flygedata				14	Setekapasitet		
13	Forberedelse av flyging						
14	Masse- og balanseberegning						
Sikkerhetsutstyr							
15	Håndholdte brannslukkingsapparater						
16	Redningsvester/flyteinnretninger						
17	Redningsseler						
18	Oksygenutstyr						
19	Uavhengig håndlykt						
				C	Luftfartøyets tilstand		
				1	Allmenn utvendig tilstand		
				2	Dører og luker		
				3	Betjeningsinnretninger		
				4	Hjul, dekk og bremses		
				5	Understellets meier/flottører		
				6	Hjulbrønner		
				7	Kraftaggregat og pylon		
				8	Turbinblader, propeller, rotor (hoved- og halerotor)		
				9	Synlige reparasjoner		
				10	Synlig ikke utbedret skade		
				11	Lekkasjer		
				D	Last		
				1	Lasterommets allmenne tilstand		
				2	Farlig gods		
				3	Stuing av last		
				E	Generelt		
				1	Generelt		

Vedlegg II «del ARO»

Iverksatte tiltak	Punkt	Kategori	Merknader
3d) Øyeblikkelig driftsforbud			
3c) Luftfartøy ilagt flyforbud av vedkommende myndighet			
3b) Korrigerende tiltak før flyging			
3a) Begrensninger i bruken av luftfartøyet			
2) Informasjon til myndighet og operatør			
1) Informasjon til fartøysjefen			
0) Ingen merknader			
Inspektørens navn eller nummer			
Eventuelle kommentarer fra besetningen:			
<p>(*) En underskrift fra et besetningsmedlem eller en annen representant for den inspiserte operatøren innebærer på ingen måte konstateringer, men er utelukkende en bekreftelse av at luftfartøyet er inspisert på den dato og det sted som er angitt i dokumentet.</p> <p>Denne rapporten er en angivelse av hva som ble konstatert ved den anledning, og må ikke tolkes som et avgjørende bevis for at luftfartøyet er egnet til å gjennomføre den planlagte flygingen. Data som legges fram i denne rapporten, kan endres når de legges inn i den sentrale databasen.</p>			

TILLEGG VI TIL VEDLEGG II

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: _____

Driftstype: _____

Rute fra: _____

Rutenummer: _____

Rute til: ... _____

Rutenummer: _____

Chartret av operatør*: _____

Charterers hjemstat*: _____

* (eventuelt)

Luftfartøyets type: _____

Registreringsmerker: _____

Luftfartøyets konfigurasjon: _____

Produksjonsnummer: _____

Flygebesetning: Lisensieringsstat: _____

2. lisensieringsstat*: _____

* (eventuelt)

Avvik:

Kode / Std. / Ref. / Cat. / Avvik

Utførlig beskrivelse

____	_____
____	_____
____	_____
____	_____
____	_____

Type iverksatte tiltak: Utførlig beskrivelse

3d) Øyeblikkelig driftsforbud

Vedlegg II «del ARO»

3c) Luftfartøyet ilagt flyforbud av vedkommende myndighet.....

3b) Korrigerende tiltak før flyging.....

3a) Begrensninger i bruken av luftfartøyet.....

2) Informasjon til vedkommende myndighet og operatøren

1) Informasjon til fartøysjefen

Eventuelle supplerende opplysninger

Inspektørens navn eller nummer:

– Denne rapporten er en angivelse av hva som ble konstatert ved denne anledning, og må ikke tolkes som et avgjørende bevis for at luftfartøyet er egnet til å gjennomføre den planlagte flygingen.

– Data som legges fram i denne rapporten, kan endres med sikte på riktig ordlyd når de legges inn i den sentrale databasen.

Punkt	Kontrollert	Merknad
A. Førerkabin		
Generelt		
1. Allmenn tilstand.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Nødutgang.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Utstyr.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
Dokumentasjon		
4. Håndbøker.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Kontrollister	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Radionavigasjonskart.....	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Minsteutstyrliste.....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Registreringsbevis.....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Eventuelt støysertifikat.....	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. AOC eller tilsvarende.....	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Radiolisens.....	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Luftdyktighetsbevis	12. <input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
Flygedata		
13. Forberedelse av flyging.....	13. <input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Masse- og balanseberegning.....	14. <input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>
Sikkerhetsutstyr		
15. Håndholdte brannsløkkingsapparater.....	15. <input type="checkbox"/>	15. <input type="checkbox"/>
16. Redningsvester/flyteinnretning.....	16. <input type="checkbox"/>	16. <input type="checkbox"/>
17. Redningsseler	17. <input type="checkbox"/>	17. <input type="checkbox"/>
18. Oksygenutstyr.....	18. <input type="checkbox"/>	18. <input type="checkbox"/>
19. Uavhengig håndlykt.....	19. <input type="checkbox"/>	19. <input type="checkbox"/>

Vedlegg II «del ARO»

Flygebesetning			
20. Flygebesetningens sertifikater/sammensetning	20.	<input type="checkbox"/>	20. <input type="checkbox"/>
Reisedagbok / teknisk loggbok eller tilsvarende			
21. Reisedagbok eller tilsvarende.....	21.	<input type="checkbox"/>	21. <input type="checkbox"/>
22. Vedlikeholdsattest.....	22.	<input type="checkbox"/>	22. <input type="checkbox"/>
23. Konstatering og utbedring av feil (herunder teknisk logg).....	23.	<input type="checkbox"/>	23. <input type="checkbox"/>
24. Inspeksjon før flyging	24.	<input type="checkbox"/>	24. <input type="checkbox"/>
B. Kabinsikkerhet			
1. Allmenn innvendig tilstand.....	1.	<input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Kabinbesetningens seter og besetningenes hvileområde.....	2.	<input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Førstehjelpsskrin / medisinsk nødutstyr	3.	<input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Håndholdte brannsløkkingsapparater	4.	<input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Redningsvester/flyteinnretninger.....	5.	<input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Sikkerhetsbeltenes og setenes tilstand	6.	<input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Nødutgang, lys og merking, uavhengig håndlykt.....	7.	<input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Evakueringssklier/redningsflåter (ved behov), ELT	8.	<input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Oksygenforsyning (kabinbesetning og passasjerer)	9.	<input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10. Sikkerhetsforskrifter	10.	<input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Kabinbesetningsmedlemmer.....	11.	<input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
12. Adgang til nødutganger.....	12.	<input type="checkbox"/>	12. <input type="checkbox"/>
13. Stuing av passasjerbaggasje.....	13.	<input type="checkbox"/>	13. <input type="checkbox"/>
14. Setekapasitet.....	14.	<input type="checkbox"/>	14. <input type="checkbox"/>

Vedlegg II «del ARO»

Punkt	Kontrollert	Merknad
C. Luftfartøyets tilstand		
1. Allmenn utvendig tilstand.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Dører og luker.....	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Betjeningsinnretninger.....	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
4. Hjul, dekk og bremseser.....	4. <input type="checkbox"/>	4. <input type="checkbox"/>
5. Understellets meier/flottører.....	5. <input type="checkbox"/>	5. <input type="checkbox"/>
6. Hjulbrønner.	6. <input type="checkbox"/>	6. <input type="checkbox"/>
7. Kraftaggregat og pylon.....	7. <input type="checkbox"/>	7. <input type="checkbox"/>
8. Turbinblader, propeller, rotor (hoved- og halerotor).....	8. <input type="checkbox"/>	8. <input type="checkbox"/>
9. Synlige reparasjoner	9. <input type="checkbox"/>	9. <input type="checkbox"/>
10..... Synlig ikke utbedret skade	10. <input type="checkbox"/>	10. <input type="checkbox"/>
11. Lekkasjeer ...	11. <input type="checkbox"/>	11. <input type="checkbox"/>
.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Last		
1. Lasterommets allmenne tilstand.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>
2. Farlig gods..	2. <input type="checkbox"/>	2. <input type="checkbox"/>
3. Stuing av last	3. <input type="checkbox"/>	3. <input type="checkbox"/>
E. Generelt		
1. Generelt.....	1. <input type="checkbox"/>	1. <input type="checkbox"/>

EASA-SKJEMA 137, utgave 1

VEDLEGG III
ORGANISASJONSKRAV TIL DRIFT AV LUFFTARTØYER
Del ORO

ORO.GEN.005 Virkeområde

I denne del fastsettes kravene som må følges av luftfartsselskaper som gjennomfører

- a) ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer, eller
- b) kommersiell drift.

Underdel GEN – Alminnelige krav

Avsnitt 1 – Alminnelige bestemmelser

ORO.GEN.105 Vedkommende myndighet

I denne del menes med vedkommende myndighet som fører tilsyn med operatører som er underlagt krav om sertifisering eller erklæring

- a) for operatører som har sitt hovedforetak i en medlemsstat, myndigheten utpekt av denne medlemsstaten,
- b) for operatører som har sitt hovedforetak i en tredjestat, Byrået.

ORO.GEN.110 Operatørens ansvar

- a) Operatøren er ansvarlig for drift av luftfartøyet i samsvar med vedlegg IV i forordning (EF) nr. 216/2008, de relevante krav i denne del og dens erklæring eller sertifikat.
- b) Alle flyginger skal gjennomføres i samsvar med bestemmelsene i driftshåndboken.
- c) Operatøren skal utarbeide og vedlikeholde et system for utøvelse av driftskontroll med alle flyginger som gjennomføres på vilkårene for dens erklæring eller sertifikat.
- d) Operatøren skal sikre at luftfartøyet er utstyrt og besetningene kvalifisert i henhold til de krav som gjelder for driftens type og område.
- e) Operatøren skal sikre at alt personell som har fått tildelt utførelse av eller direkte deltar i bakke- og flygevirksomhet, får tilstrekkelig opplæring, har vist sin evne til å utføre sine særlige oppgaver og er kjent med sitt ansvar og forbindelsen mellom slike oppgaver og driften som helhet.
- f) Operatøren skal utarbeide prosedyrer og instruksjoner for sikker drift av hver luftfartøytype, herunder oppgaver som bakkemannskapet og besetningsmedlemmene skal utføre i forbindelse med alle typer bakke- og flygevirksomhet. Disse prosedyrene må ikke kreve at et besetningsmedlem utfører andre oppgaver under kritiske faser av flygingen enn de oppgaver som er nødvendige for sikker drift av luftfartøyet.
- g) Operatøren skal sikre at alt personell er gjort oppmerksom på at de skal overholde de lover, bestemmelser og prosedyrer som gjelder i de stater der driften gjennomføres, og som er relevante for utførelsen av deres oppgaver.

- h) Operatøren skal utarbeide et kontrollistesystem for hver luftfartøytype som skal brukes av besetningsmedlemmene i alle faser av flyging under normale forhold, unormale forhold og i nødssituasjoner for å sikre at driftsprosedyrene i driftshåndboken følges. Utformingen og bruken av kontrollister skal overholde prinsippene om menneskelige faktorer og ta hensyn til den nyeste relevant dokumentasjonen fra luftfartøyprodusenten.
- i) Operatøren skal angi prosedyrer for flygeplanlegging for å sikre at flyginger gjennomføres sikkert på grunnlag av luftfartøyets ytelse, andre driftsbegrensninger og relevante forventede forhold på den ruten som skal flys, og de berørte flyplasser eller driftsteder. Disse prosedyrene skal angis i driftshåndboken.
- j) Operatøren skal utarbeide og vedlikeholde personalopplæringsprogrammer som kreves i henhold til de tekniske forskrifter. Opplæringsprogrammene skal tilsvare personellens ansvarsområder.

ORO.GEN.115 Søknad om operatørsertifikat

- a) Søknad om operatørsertifikat eller endring av et eksisterende sertifikat skal inngis på et skjema og på den måte vedkommende myndighet har fastsatt, samtidig som det tas hensyn til gjeldende krav i forordning (EF) nr. 216/2008¹² og dens gjennomføringsregler.
- b) Søkere til innledende utstedelse av et sertifikat skal gi vedkommende myndighet dokumentasjon som viser hvordan de vil overholde kravene fastsatt i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler. Slik dokumentasjon skal omfatte en prosedyre som beskriver hvordan endringer som ikke krever forutgående godkjenning, skal håndteres og meddeles vedkommende myndighet.

ORO.GEN.120 Samsvarsmåter

- a) Alternative samsvarsmåter til dem som er vedtatt av Byrået, kan benyttes av en operatør for å sikre overholdelse av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.
- b) Når en operatør som er underlagt sertifisering, ønsker å benytte en alternativ samsvarsmåte til AMC-en vedtatt av Byrået for å sikre overholdelse av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, skal operatøren gi vedkommende myndighet en fullstendig beskrivelse av den alternative samsvarsmåten før denne gjennomføres. Beskrivelsen skal omfatte eventuelle endringer i håndbøker eller prosedyrer som kan være relevante, og en vurdering som viser at gjennomføringsreglene er fulgt.
Operatøren kan gjennomføre disse alternative samsvarsmåtene med forbehold for forutgående godkjenning fra vedkommende myndighet og mottak av meldingen som fastsatt i ARO.GEN.120 bokstav d).
- c) En operatør som er pålagt å avgi erklæring om sin virksomhet, skal underrette vedkommende myndighet når operatøren benytter alternative samsvarsmåter for å sikre overholdelse av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler.

¹² 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. *EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1, som endret ved europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009, EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51.*

ORO.GEN.125 Godkjenningvilkår og rettigheter for en operatør

En sertifisert operatør skal overholde det gyldighetsområde og de rettigheter som er definert i godkjenningvilkårene som er vedlagt operatørens sertifikat.

ORO.GEN.130 Endringer

- a) Enhver endring som berører
 - 1) gyldighetsområdet for en operatørs sertifikatet eller godkjenningvilkår, eller
 - 2) ethvert av elementene i operatørens styringssystem som kreves i henhold til ORO.GEN.200 bokstav a) nr. 1 og a) nr. 2,skal kreve forutgående godkjenning fra vedkommende myndighet.
- b) For enhver endring som krever forutgående godkjenning 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 enhver slik endring finner sted, for å gjøre det mulig for vedkommende myndighet å fastslå hvorvidt forordning (EF) nr. 216/2008 og den gjennomføringsregler fortsatt vil bli overholdt, og om nødvendig endre operatørsertifikatet og tilhørende vedlagte godkjenningvilkår.
Operatøren skal gi vedkommende myndighet all relevant dokumentasjon.
Endringen skal først gjennomføres etter mottak av formell godkjenning fra vedkommende myndighet i samsvar med ARO.GEN.330.
Operatøren skal når det foretas slike endringer drive på de vilkår vedkommende myndighet måtte ha fastsatt.
- c) Enhver endring som ikke krever forutgående godkjenning, skal håndteres og meddeles til vedkommende myndighet som definert i prosedyren godkjent av vedkommende myndighet i samsvar med ARO.GEN.310 bokstav c).

ORO.GEN.135 Fortsatt gyldighet

- a) Operatørens sertifikat skal fortsette å være gyldig, forutsatt at
 - 1) operatøren fortsatt overholder de relevante kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler, samtidig som det tas hensyn til bestemmelsene om håndtering av avvik som angitt i ORO.GEN.150,
 - 2) vedkommende myndighet gis adgang til operatøren som definert i ORO.GEN.140, for å fastslå hvorvidt de relevante kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler fortsatt overholdes, og
 - 3) sertifikatet ikke er blitt oppgitt eller tilbakekalt.
- b) Ved tilbakekalling eller oppgivelse skal sertifikatet uten opphold returneres til vedkommende myndighet.

ORO.GEN.140 Adgang

For å fastslå hvorvidt de relevante kravene i forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler overholdes, skal operatøren gi adgang til alle anlegg, luftfartøyer, dokumenter, registre, data, prosedyrer eller annet materiale som er relevant for operatørens virksomhet som er underlagt sertifisering eller erklæring, uavhengig av hvorvidt virksomheten er satt ut på kontrakt, til enhver person som er autorisert av

- a) vedkommende myndighet som definert i ORO.GEN.105, eller

- b) myndigheten som handler i henhold til bestemmelsene i ARO.GEN.300 bokstav d), ARO.GEN.300 bokstav e) eller ARO.RAMP.

ORO.GEN.150 Avvik

Etter å ha mottatt underretning om avvik skal operatøren

- a) identifisere den grunnleggende årsaken til den manglende overholdelsen,
- b) fastsette en plan for korrigerende tiltak, og
- c) dokumentere overfor vedkommende myndighet at korrigerende tiltak er gjennomført innen en frist avtalt med denne myndighet som definert i ARO.GEN.350 bokstav d).

ORO.GEN.155 Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem

Operatøren skal gjennomføre

- a) ethvert sikkerhetstiltak pålagt av vedkommende myndighet i samsvar med ARO.GEN.135 bokstav c), og
- b) enhver relevant påbudt sikkerhetsopplysning utstedt av Byrået, herunder luftdyktighets- og sikkerhetspåbud.

ORO.GEN.160 Hendelsesrapportering

- a) Operatøren skal rapportere til vedkommende myndighet og til enhver annen organisasjon som operatørens stat krever underretning til, enhver ulykke, alvorlig hendelse eller hendelse som definert i forordning (EU) nr. 996/2010¹³ og direktiv 2003/42/EF¹⁴.
- b) Uten at dette berører bokstav a), skal operatøren rapportere til vedkommende myndighet og organisasjonen med ansvar for konstruksjonen av luftfartøyet, enhver hendelse, funksjonssvikt, tekniske feil, overskridelse av tekniske begrensninger, hendelse som avdekker unøyaktig, ufullstendig eller tvetydig informasjon i driftsegnethetsdata, eller andre uregelmessigheter som har eller kan ha satt sikkerheten ved driften av luftfartøyet i fare, og som ikke har ført til en ulykke eller alvorlig hendelse.
- c) Uten at dette berører forordning (EU) nr. 996/2010 og direktiv 2003/42/EF, skal rapportene nevnt i bokstav a) og b) utarbeides i den form og på den måte vedkommende myndighet har fastsatt, og skal inneholde all relevant informasjon om tilstanden som operatøren har kjennskap til.
- d) Rapportene skal utarbeides så snart som praktisk mulig, men under ingen omstendigheter senere enn 72 timer etter at operatøren identifiserte tilstanden rapporten gjelder, med mindre særlige omstendigheter forhindrer dette.
- e) Dersom det er relevant, skal operatøren utarbeide en oppfølgingsrapport med opplysninger om de tiltak operatøren har til hensikt å iverksette for å forebygge lignende hendelser i framtiden, så snart disse tiltakene er identifisert. Denne rapporten skal utarbeides i den form og på den måte vedkommende myndighet har fastsatt.

¹³ Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om etterforskning og forebygging av ulykker og hendelser i sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF. EØS-relevant tekst, *EUT L 295 av 12.11.2010*, s. 35-50.

¹⁴ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser i sivil luftfart, *EUT L 167 av 4.7.2003*, s. 23-36.

Avsnitt 2 – Styring

ORO.GEN.200 Styringssystem

- a) Operatøren skal utarbeide, gjennomføre og vedlikeholde et styringssystem som omfatter
 - 1) klart definerte ansvarslinjer i hele operatørens organisasjon, herunder et direkte sikkerhetsansvar for ansvarlig leder,
 - 2) en beskrivelse av operatørens overordnede filosofier og prinsipper med hensyn til sikkerhet, kalt sikkerhetspolitikken,
 - 3) identifisering av farer for flysikkerheten forbundet med operatørens virksomhet, evaluering og styring av relaterte risikoer, herunder tiltak for å redusere risiko og verifisere effektiviteten av disse,
 - 4) opprettholdelse av personell som har tilstrekkelig opplæring og kompetanse for de oppgaver de skal utføre,
 - 5) dokumentasjon av alle styringssystemets nøkkelprosesser, herunder en prosess for å gjøre personellet bevisst på sitt ansvar og en prosedyre for å endre denne dokumentasjonen,
 - 6) en funksjon som overvåker at operatøren overholder relevante krav. Denne samsvarskontrollen skal omfatte et system der ansvarlig leder får tilbakemelding om avvik for å sikre effektiv gjennomføring av nødvendige korrigerende tiltak, og
 - 7) eventuelle tilleggskrav fastsatt i de relevante underdelene i denne del eller andre deler som kommer til anvendelse.
- b) Styringssystemet skal være tilpasset operatørens størrelse og virksomhetens art og kompleksitet, samtidig som det tas hensyn til farene og risikoene forbundet med denne virksomheten.

ORO.GEN.205 Virksomhet satt ut på kontrakt

- a) Virksomhet satt ut på kontrakt omfatter all virksomhet innenfor gyldighetsområdet for operatørens godkjenning som utføres av en annen organisasjon som enten selv er sertifisert til å drive slik virksomhet eller, dersom den ikke er sertifisert, arbeider under den operatørens godkjenning. Operatøren skal ved utsetting eller innkjøp av noen del av sin virksomhet sikre at tjenesten eller produktet som settes ut eller kjøpes inn, er i samsvar med gjeldende krav.
- b) Når den sertifiserte operatøren setter ut en del av sin virksomhet til en organisasjon som ikke selv er sertifisert i samsvar med denne del for å drive slik virksomhet, skal den innleide organisasjonen arbeid under operatørens godkjenning. Den utsettende organisasjonen skal sikre at vedkommende myndighet gis adgang til den innleide organisasjonen for å fastslå hvorvidt de relevante kravene fortsatt overholdes.

ORO.GEN.210 Krav til personell

- a) Operatøren skal utnevne en ansvarlig leder som har myndighet til å sikre at all virksomhet kan finansieres og utføres i samsvar med gjeldende krav. Ansvarlig leder skal ha ansvar for å utarbeide og vedlikeholde et effektivt styringssystem.
- b) Det skal utnevnes en person eller en gruppe personer med ansvar for å sikre at operatøren til enhver tid oppfyller gjeldende krav. Denne eller disse personene skal i siste instans stå ansvarlig overfor ansvarlig leder.

- c) Operatøren skal ha tilstrekkelig kvalifisert personell til å utføre de planlagte oppgavene og den planlagte virksomheten i samsvar med gjeldende krav.
- d) Operatøren skal føre et register over erfaring, kvalifikasjoner og opplæring for å godtgjøre overholdelse av bokstav c).
- e) Operatøren skal sikre at alt personell er kjent med reglene og prosedyrene som er relevante for utøvelsen av deres oppgave.

ORO.GEN.215 Krav til anlegg

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

ORO.GEN.220 Oppbevaring av opplysninger

- a) Operatøren skal utarbeide et system for oppbevaring av opplysninger som gir tilfredsstillende lagring og pålitelig sporing av all utviklet virksomhet, som særlig omfatter elementene angitt i ORO.GEN.200.
- b) Opplysningenes format skal være angitt i operatørens prosedyrer.
- c) Opplysningene skal være lagret på en måte som sikrer beskyttelse mot skade, endring og tyveri.

Underdel AOC – Sertifisering av luftfartsselskap

ORO.AOC.100 Søknad om godkjenningssertifikat for luftfartsselskap

- a) Uten at det berører forordning (EF) nr. 1008/2008¹⁵, skal operatøren, før kommersiell lufttransport påbegynnes, søke om og innhente et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) utstedt av vedkommende myndighet.
- b) Operatøren skal legge fram følgende opplysninger for vedkommende myndighet:
 - 1) søkerens offisielle navn og forretningsnavn, adresse og postadresse,
 - 2) en beskrivelse av den foreslåtte driften, herunder typer og antall luftfartøyer som skal drives,
 - 3) en beskrivelse av styringssystemet, herunder organisasjonsstrukturen,
 - 4) navnet på ansvarlig leder,
 - 5) navnet på de utpekte personer som kreves i henhold til ORO.AOC.135 bokstav a), og deres kvalifikasjoner og erfaring, og
 - 6) en kopi av driftshåndboken i henhold til ORO.MLR.100.
- c) Søkeren skal overfor vedkommende myndighet godtgjøre at
 - 1) de overholder alle gjeldende krav i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008, denne del og del CAT, del SPO og del SPA,
 - 2) det er utstedt luftdyktighetsbevis (CoA) for alle luftfartøyer de driver, i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003,
 - 3) deres organisasjon og ledelse er egnet og står i forhold til omfanget av driften.

¹⁵ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet (omarbeiding), *EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3.*

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

Operatørens rettigheter, herunder rettigheter i samsvar med del SPA, skal angis i sertifikatets driftsspesifikasjoner.

ORO.AOC.110 Leieavtale

Alle former for innleie

- a) Alle avtaler om leie av luftfartøyer som brukes av en operatør sertifisert i henhold til denne del, skal på forhånd godkjennes av vedkommende myndighet, uten at det berører forordning (EF) nr. 1008/2008.
- b) Operatøren sertifisert i samsvar med denne del skal bare inngå avtaler om innleie av luftfartøyer med besetning fra en tredjestatsoperatør som ikke er gjenstand for et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005¹⁶.

Innleie med besetning

- c) Ved søknad om godkjenning av en avtale om innleie med besetning av et luftfartøy som tilhører en tredjestatsoperatør, skal søkeren overfor vedkommende myndighet godtgjøre at
 - 1) tredjestatsoperatøren
 - i) er innehaver av et gyldig AOC som er utstedt i samsvar med ICAO-vedlegg 6, og
 - ii) overholder EUs gjeldende sikkerhetskrav for drift av luftfartøyer og luftfartsorganisasjoner eller tilsvarende standarder, og
 - 2) luftfartøyet har et standardluftdyktighetsbevis (CoA) som er utstedt i henhold til ICAO-vedlegg 8.

Utleie uten besetning

- e) En operatør som er sertifisert i samsvar med denne del, og som ønsker å inngå en avtale om utleie uten besetning av et av sine luftfartøyer, skal søke om forutgående godkjenning fra vedkommende myndighet. Søknaden skal suppleres med kopier av den aktuelle leieavtale eller beskrivelse av leiebestemmelsene, bortsett fra økonomiske avtaler, og all annen relevant dokumentasjon.

Utleie med besetning

- f) Før utleie med besetning av et luftfartøy skal operatøren sertifisert i samsvar med denne del underrette vedkommende myndighet.

ORO.AOC.115 Avtaler om felles rutenummer

- a) Avtaler om felles rutenummer mellom en operatør sertifisert i samsvar med denne del og en tredjestatsoperatør skal på forhånd godkjennes av vedkommende myndighet.
- b) For å innhente godkjenning skal operatøren overfor vedkommende myndighet godtgjøre at tredjestatsoperatøren
 - 1) er innehaver av et gyldig AOC som er utstedt i samsvar med ICAO-vedlegg 6, og

¹⁶ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF, *EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.*

- 2) har utarbeidet et kontrollprogram for avtaler om felles rutenummer som omfatter et system for kontroll og løpende samsvarskontroll.
- c) Ved gjennomføring av kontrollprogrammet for avtaler om felles rutenummer som er omhandlet i bokstav b) nr. 2, skal operatøren gjennomføre en innledende kontroll på stedet og regelmessige kontroller av tredjestatsoperatøren så lenge avtalen om felles rutenummer gjelder, for å sikre at tredjestatsoperatøren overholder vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. Kontroll på stedet skal gjennomføres hver 24. måned.
- d) Kontrollene, herunder eventuelle avvik, skal registreres i en kontrollrapport. Avvik på nivå 1 skal avsluttes før en avtale om felles rutenummer inngås eller videreføres. Avvik på nivå 2 skal avsluttes senest seks måneder etter kontrollen. Operatøren skal inngi alle kontrollrapporter, herunder avvik og avslutning, til vedkommende myndighet. Alle kontrollrapporter skal oppbevares i minst fem år.
- e) Operatøren sertifisert i samsvar med denne del skal ikke selge og utstede billetter til en flyging som drives av en tredjestatsoperatør som er gjenstand for et driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.

ORO.AOC.120 Godkjenninger til å gi opplæring i henhold til del CC og utstede kabinbesetningsattester

- a) Når en operatør ønsker å tilby det opplæringskurs som kreves i henhold til del CC, skal operatøren søke om og innhente godkjenning fra vedkommende myndighet. For dette formål skal søkeren godtgjøre overholdelse av kravene til opplæringskursets gjennomføring og innhold i henhold til CC.TRA.215 og CC.TRA.220 og forsyne vedkommende myndighet med
 - 1) den dato virksomheten planlegges påbegynt,
 - 2) personopplysninger og kvalifikasjoner for instruktørene, forutsatt at disse opplysningene er relevante for de omhandlede opplæringselementene,
 - 3) navn og adresse på opplæringsstedet der opplæringen skal gjennomføres,
 - 4) en beskrivelse av anlegg, opplæringsmetoder, håndbøker og representativt utstyr som vil bli benyttet, og
 - 5) planer og programmer som er tilknyttet opplæringskurset.
- b) Dersom en medlemsstat i samsvar med artikkel 8 nr. 4 i forordning (EF) nr. 216/2008 beslutter at operatører kan godkjennes til å utstede kabinbesetningsattester, skal søkeren i tillegg til bokstav a)
 - 1) overfor vedkommende myndighet godtgjøre at
 - i) organisasjonen har evne og myndighet til å utføre denne oppgaven,
 - ii) det personellet som gjennomfører eksamene, er tilstrekkelig kvalifisert og ikke er berørt av interessekonflikter, og
 - 2) framlegge prosedyrene og de angitte vilkårene for å
 - i) gjennomføre eksamene i henhold til CC.TRA.220,
 - ii) utstede kabinbesetningsattester, og
 - iii) framlegge for vedkommende myndighet alle relevante opplysninger og dokumenter om de attester den vil utstede, og deres innehavere, for at den aktuelle myndigheten skal sikre oppbevaring av dokumentasjon, tilsyn og gjennomføring av tvangstiltak.
- c) Godkjenningene omhandlet i bokstav a) og b) skal angis i driftsspesifikasjonene.

ORO.AOC.125 Ikke-kommersiell drift av luftfartøyer angitt i driftsspesifikasjonene av AOC-innehaveren

En AOC-innehaver kan gjennomføre ikke-kommersiell drift med et luftfartøy som ellers brukes til kommersiell drift som er angitt i driftsspesifikasjonene for AOC-et, uten at det må avgis en erklæring i samsvar med denne del, forutsatt at operatøren

- a) i detalj beskriver slik drift i driftshåndboken, herunder
 - 1) angivelse av gjeldende krav,
 - 2) en klar angivelse av eventuelle forskjeller mellom de driftsprosedyrer som brukes i forbindelse med kommersiell og ikke-kommersiell drift, og
 - 3) en metode til å sikre at alt personell som deltar i driften, har full kjennskap til de tilknyttede prosedyrene,
- b) framlegger for vedkommende myndighet de angitte forskjellene mellom driftsprosedyrene omhandlet i bokstav a) nr. 2. til forutgående godkjenning.

ORO.AOC.130 Overvåking av flygedata – Fly

- a) Operatøren skal utarbeide og vedlikeholde et system for overvåking av flygedata som skal integreres i styringssystemet, for fly med en største sertifisert masse ved avgang på over 27 000 kg.
- b) Systemet for overvåking av flygedata skal ikke innebære elementer av straff og skal inneholde tilstrekkelig sikring for beskyttelse av kilden eller kildene til dataene.

ORO.AOC.135 Krav til personell

- a) I samsvar med ORO.GEN.210 bokstav b) skal operatøren utpeke personer som har ansvar for ledelse av og tilsyn med følgende områder:
 - 1) flygevirksomhet,
 - 2) opplæring av besetning, og
 - 3) bakkevirkosomhet.
- b) *Tilstrekkelig personell og dets kompetanse*
 - 1) Operatøren skal ansette tilstrekkelig personell til den planlagte bakke- og flygevirksomheten.
 - 2) Alt personell som er tilknyttet eller deltar direkte i bakke- og flygevirksomhet, skal
 - i) ha relevant opplæring,
 - ii) godtgjøre sin kompetanse til å utføre de tildelte oppgavene, og
 - iii) være kjent med sitt ansvar og forholdet mellom sine oppgaver og driften som helhet.
- c) *Tilsyn med personell*
 - 1) Operatøren skal utnevne et tilstrekkelig antall tilsynsførende, idet det tas hensyn til operatørens struktur og antallet medarbeidere.
 - 2) Disse tilsynsførendes oppgaver og ansvarsområder skal defineres, og andre forhold skal tilrettelegges, slik at de tilsynsførende kan oppfylle sitt tilsynsmessige ansvar.
 - 3) Tilsynet med besetningsmedlemmer og personell som deltar i driften, skal utføres av enkeltpersoner som har tilstrekkelig erfaring og kompetanse til å sikre at det oppnås den standard som er angitt i driftshåndboken.

ORO.AOC.140 Krav til anlegg

I samsvar med ORO.GEN.215 skal operatøren

- a) benytte egnede anlegg til bakkehåndtering med sikte på sikker håndtering av flygingene,
- b) opprettholde driftsmessige støtteanlegg på hoveddriftsbasen som er egnet til driftens type og område, og
- c) sikre at det er tilstrekkelig arbeidsplass til rådighet på alle driftsbaser for medarbeidere som er opptatt med sikkerheten under flyginger. Det skal tas hensyn til de behov som finnes hos bakkemannskapet og hos medarbeidere opptatt med driftskontroll, oppbevaring og framvisning av viktige opplysninger og til besetningenes planlegging av flyginger.

ORO.AOC.150 Krav til dokumentasjon

- a) Operatøren skal sikre utarbeidelse av håndbøker, endringer og annen dokumentasjon.
- b) Operatøren skal straks kunne distribuere driftsinstrukser og andre opplysninger.

Underdel DEC – Erklæring

ORO.DEC.100 Erklæring

Operatøren skal

- a) forsyne vedkommende myndighet med alle relevante opplysninger, før driften påbegynnes, ved hjelp av skjemaet i tillegg I til denne del,
- b) forsyne vedkommende myndighet med en liste over de benyttede alternative samsvarsmaatene,
- c) sikre fortsatt overholdelse av gjeldende krav og opplysningene i erklæringen,
- d) straks underrette vedkommende myndighet om enhver endring i erklæringen eller de benyttede samsvarsmaatene ved å avgi en endret erklæring ved hjelp av skjemaet i tillegg I til denne del, og
- e) underrette vedkommende myndighet dersom driften opphører.

Underdel MLR – Håndbøker, loggbøker og journaler

ORO.MLR.100 Driftshåndbok – Alminnelige bestemmelser

- a) Operatøren skal utarbeide en driftshåndbok (OM) som angitt i pkt. 8.b. i tillegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008.
- b) Innholdet i OM skal gjenspeile kravene i denne del og del CAT, del NCC, del SPO og del SPA og skal ikke være i strid med vilkårene i driftsspesifikasjonene for godkjenningssertifikatet for luftfartsselskap (AOC) eller erklæringen og den tilhørende listen over særlige godkjenninger.
- c) OM kan utgis i separate deler.
- d) Alt driftspersonell skal ha lett adgang til de deler av OM som er relevante for deres oppgaver.
- e) OM skal alltid være ajourført. Alt personell skal gjøres kjent med endringer som er relevante for deres oppgaver.

- f) Hvert besetningsmedlem skal forsynes med et personlig eksemplar av de deler av OM som er relevante for deres oppgaver. Hver innehaver av en OM eller relevante deler av den skal være ansvarlig for å holde sitt eksemplar ajourført med de endringer eller revisjoner som operatøren forelegger.
- g) For AOC-innehavere:
 - 1) For endringer som skal meddeles i henhold til ORO.GEN.115 bokstav b) og ORO.GEN.130 bokstav c), skal operatøren forsyne vedkommende myndighet med de planlagte endringene før ikrafttredelsesdatoen.
 - 2) For endringer i prosedyrer i forbindelse med elementer som skal godkjennes på forhånd i henhold til ORO.GEN.130, skal godkjenning innhentes før endringene trer i kraft.
- h) Når det av sikkerhetshensyn kreves øyeblikkelig endringer eller revisjoner, kan disse offentliggjøres og få umiddelbar anvendelse, forutsatt at det er søkt om eventuell nødvendig godkjenning, uten hensyn til bokstav g).
- i) Operatøren skal innarbeide alle endringer og revisjoner som vedkommende myndighet krever.
- j) Operatøren skal sikre at opplysninger som er hentet fra godkjente dokumenter, og enhver endring av disse, er riktig gjengitt i OM. Dette utelukker imidlertid ikke at operatøren kan angi mer forsiktige data og prosedyrer i OM.
- k) Operatøren skal sikre at alle medarbeidere forstår det språk som de delene av OM som er relevante for deres oppgaver og ansvar, er skrevet på. Innholdet i OM skal presenteres i en form der opplysningene kan brukes uten vanskeligheter, og som overholder prinsipper om menneskelige faktorer.

ORO.MLR.101 Driftshåndbok – Struktur for kommersiell drift og ikke-kommersiell spesialdrift med komplekse motordrevne luftfartøyer

Den overordnede strukturen i OM skal være som følger:

- a) Del A: Generelt/grunnleggende. Denne del skal omfatte alle ikke-typerelaterte regler, instruksjoner og prosedyrer.
- b) Del B: Driftsforhold for operatøren. Denne del skal omfatte alle typerelaterte instruksjoner og prosedyrer og ta hensyn til forskjeller mellom typer/klasser, varianter eller individuelle luftfartøyer som operatøren benytter.
- c) Del C, eventuelt:
 - 1) For kommersiell lufttransport skal denne del omfatte instruksjoner og opplysninger om rute/rolle/område og flyplass/driftssted.
 - 2) For ikke-kommersiell spesialdrift med komplekse motordrevne luftfartøyer og kommersiell spesialdrift skal denne del omfatte instruksjoner og opplysninger om oppgaver og driftsområde.
- d) Del D: Opplæring. Denne del skal omfatte alle de personalopplæringsinstruksjoner som kreves for sikker drift.

ORO.MLR.105 Minsteutstyrliste

- a) Det skal utarbeides en minsteutstyrliste (MEL) i henhold til pkt. 8.a.3. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 basert på den relevante referanseminsteutstyrlisten

- (MMEL) som definert i driftsegnethetsdataene fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003¹⁷.
- b) MEL og eventuelle endringer i denne skal godkjennes av vedkommende myndighet. For ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer registrert i en tredjestat skal operatøren innhente godkjenning av MEL fra luftfartøyets registreringsstat.
 - c) Operatøren skal endre MEL etter enhver relevant endring i MMEL innenfor akseptable tidsfrister.
 - d) I tillegg til listen over utstyrsdeler skal MEL inneholde
 - 1) en innledning, herunder veiledning og definisjoner til flygebesetninger og vedlikeholdspersonell som bruker MEL,
 - 2) revisjonsstatus for MMEL som MEL er basert på, og revisjonsstatus for MEL, og
 - 3) MELs omfang og formål.
 - e) Operatøren skal
 - 1) fastsette utbedringsintervaller for alle instrumenter, komponenter eller systemer ute av drift som er angitt i MEL, idet utbedringsintervallet i MEL ikke må være mindre restriktivt enn det tilsvarende utbedringsintervallet i MMEL,
 - 2) utarbeide et effektivt utbedringsprogram, og
 - 3) bare bruke et luftfartøy etter utløpet av utbedringsintervallet angitt i MEL når
 - i) feilen er avhjulpet, eller
 - ii) utbedringsintervallet er forlenget i samsvar med bokstav f).
 - f) Med forbehold for godkjenning fra vedkommende myndighet eller luftfartøyets registreringsstat i henhold til bokstav b) kan operatøren benytte en prosedyre for engangsforlengelse av utbedringsintervaller i kategori B, C og D, forutsatt at
 - 1) forlengelsen av utbedringsintervallet er innenfor rammene av MMEL for luftfartøytypen,
 - 2) forlengelsen av utbedringsintervallet høyst er av samme varighet som utbedringsintervallet angitt i MEL,
 - 3) forlengelsen av utbedringsintervallet ikke brukes som en normal metode ved utbedring av deler på MEL og brukes bare når hendelser utenfor operatørens kontroll har utelukket utbedring,
 - 4) operatøren utarbeider en beskrivelse av de særlige oppgaver og ansvarsområder for kontroll med forlengelser,
 - 5) vedkommende myndighet underrettes om enhver forlengelse av det gjeldende utbedringsintervallet, og
 - 6) det utarbeides en plan for gjennomføring av utbedringen så snart som mulig.
 - g) Operatøren skal fastsette drifts- og vedlikeholdsprosedyrene omhandlet i MEL, idet det tas hensyn til drifts- og vedlikeholdsprosedyrene omhandlet i MMEL. Disse prosedyrene skal inngå i operatørens håndbøker eller MEL.
 - h) Operatøren skal endre drifts- og vedlikeholdsprosedyrene omhandlet i MEL etter endring i drifts- og vedlikeholdsprosedyrene omhandlet i MMEL.
 - i) Med mindre annet er fastsatt i MEL, skal operatøren gjennomføre

¹⁷ Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner, *EUT L 243 av 27.9.2003*, s. 6.

Vedlegg III «del ORO»

- 1) driftsprosedurene omhandlet i MEL når det utarbeides planer for den angitte komponenten som er ute av drift, og/eller når den aktuelle komponenten brukes i drift, og
 - 2) vedlikeholdsprosedyrene omhandlet i MEL før den angitte komponenten som er ute av drift, brukes i drift.
- j) Med forbehold for spesifikk godkjenning fra vedkommende myndighet eller luftfartøyets registreringsstat i henhold til bokstav b) i det enkelte tilfelle kan operatøren benytte et luftfartøy med instrumenter, komponenter eller systemer ute av drift over begrensningene i MEL, men innenfor begrensningene i MMEL, forutsatt at
- 1) de aktuelle instrumentene, komponentene eller systemene er innenfor rammene av MMEL som definert i driftsegnethetsdataene fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003,
 - 2) godkjenningen ikke brukes som en normal metode til å gjennomføre drift som overskrider begrensningene i den godkjente MEL, og brukes bare når hendelser utenfor operatørens kontroll har utelukket samsvar med MEL,
 - 3) operatøren utarbeider en beskrivelse av de særlige oppgaver og ansvarsområder for kontroll med luftfartøyets drift i henhold til en slik godkjenning, og
 - 4) det utarbeides en plan for utbedring av instrumenter, komponenter eller systemer ute av drift eller for gjenopptaking av luftfartøyets drift innenfor begrensningene i MEL så snart som mulig.

ORO.MLR.110 Reisedagbok

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

ORO.MLR.115 Oppbevaring av opplysninger

- a) Følgende registre skal oppbevares i minst fem år:
 - 1) registre over virksomheten omhandlet i ORO.GEN.200, og
 - 2) registre over virksomheten nevnt i operatørens erklæring for ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne fly.
- b) Følgende opplysninger som brukes til forberedelse og gjennomføring av en flyging, og tilhørende rapporter skal oppbevares i tre måneder:
 - 1) eventuell driftsreiseplan,
 - 2) NOTAM/AIS-orienteringsdokumentasjon, dersom den er redigert av operatøren,
 - 3) masse- og balansedokumentasjon,
 - 4) underretning om særlig last, herunder skriftlige opplysninger til fartøysjefen om farlig gods,
 - 5) reisedagbok eller tilsvarende, og
 - 6) flygerapporter for registrering av opplysninger om enhver hendelse som etter fartøysjefens oppfatning er nødvendig å rapportere eller registrere,
- c) Dokumentasjon om besetning skal oppbevares i følgende perioder:

Vedlegg III «del ORO»

Flygebesetningsbevis og kabinbesetningsattest	Så lenge besetningsmedlemmet utøver rettighetene i henhold til beviset eller attesten for operatøren
Opplæring, kontroll og kvalifikasjoner for besetningsmedlemmer	Tre år
Dokumentasjon om besetningsmedlemmers aktuelle erfaring	15 måneder
Eventuell rute- og flyplass-/oppgave- og områdekompetanse for besetningsmedlemmer	Tre år
Eventuell opplæring i håndtering av farlig gods	Tre år
Opplærings-/kvalifikasjonsdokumentasjon for annet personell som det kreves et opplæringsprogram for	De to siste opplæringsjournalene

- d) Operatøren skal
- 1) oppbevare opplysninger om all opplæring, kontroll og kvalifisering som et besetningsmedlem gjennomgår, som angitt i del ORO, og
 - 2) etter anmodning stille slike opplysninger til rådighet for vedkommende besetningsmedlem.
- e) Operatøren skal oppbevare de opplysninger som brukes til forberedelse og gjennomføring av en flyging, og personellens opplæringsjournaler, selv om operatøren opphører å være operatør for det aktuelle luftfartøyet eller arbeidsgiver for det aktuelle besetningsmedlemmet, forutsatt at dette er innenfor tidsrammene 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 tidsrammene fastsatt i bokstav c).

Underdel 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 i tilfelle mistenkelig aktivitet eller brudd på sikkerhetsregler i kabinen.
- b) Alle passasjerfly med en største sertifisert masse ved avgang på over 45 500 kg eller med et største passasjerseantall på over 60 i kommersiell passasjertransport skal være utstyrt med en godkjent dør til førerkabinen som kan låses og låses opp fra hver flygerplass, og som er slik utformet at den overholder relevante krav til luftdyktighet.
- 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 avgang, og den skal være låst når det kreves i henhold til sikkerhetsprosedyrer eller av fartøysjefen, inntil motorene stanses etter landing, unntatt når det anses nødvendig for autorisert personell å komme inn eller gå ut i samsvar med det nasjonale programmet for luftfartssikkerhet, og
 - 2) skal det finnes hjelpemidler for overvåking, fra hver flygerplass, av området utenfor førerkabinen i den grad det er nødvendig 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 installert en dør til førerkabinen i et helikopter som benyttes til å frakte passasjerer, skal den kunne låses fra førerkabinen for å forhindre ulovlig adgang.

Underdel FC – Flygebesetning

ORO.FC.005 Virkeområde

- a) Denne underdel fastsetter de krav til flygebesetningens opplæring, erfaring og kvalifikasjoner som operatøren skal oppfylle, og omfatter
 - 1) avsnitt 1, som angir felles krav for både ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer og enhver kommersiell drift,
 - 2) avsnitt 2, som angir tilleggskrav for kommersiell lufttransport, med unntak av kravene i bokstav b), og
 - 3) avsnitt 3, som angir tilleggskrav for annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport.
- b) Operatører som gjennomfører følgende kommersielle lufttransport, skal oppfylle kravene i bokstav a) nr. 1 og 3:
 - 1) drift av seilfly eller ballonger i kommersiell lufttransport, eller
 - 2) kommersiell lufttransport av passasjerer i henhold til visuellflygeregler (VFR) om dagen, som starter og slutter på samme flyplass eller driftssted, og som har en største varighet på 30 minutter, eller som foregår innenfor et lokalt område fastsatt av vedkommende myndighet, med
 - i) propell-drevne enmotorsfly som har en største sertifisert masse ved avgang på høyst 5 700 kg, og som befordrer høyst seks personer medregnet flygeren, eller
 - ii) enmotors helikoptre som befordrer høyst seks personer medregnet flygeren.

Avsnitt 1 – Felles krav

ORO.FC.100 Flygebesetningens sammensetning

- a) Flygebesetningens sammensetningen og antallet flygebesetningsmedlemmer på angitte plasser skal ikke være mindre enn det minste antallet angitt i flygehåndboken eller driftsbegrensningene fastsatt for luftfartøyet.
- b) Flygebesetningen skal omfatte ytterligere flygebesetningsmedlemmer dersom driftstypen krever det, og den skal ikke være mindre enn antallet angitt i driftshåndboken.
- c) Alle flygebesetningsmedlemmer skal inneha et bevis og rettigheter som er utstedt og godkjent i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. xxx/xxxx¹⁸, og som er relevant for de oppgaver de tildeles.
- d) Et flygebesetningsmedlem kan under flyging bli avløst fra sine plikter ved betjeningsinnretningene av et annet kvalifisert flygebesetningsmedlem.
- e) Dersom det engasjeres flygebesetningsmedlemmer som arbeider frilans eller deltid, skal operatøren kontrollere at alle de relevante krav i denne underdel og de relevante elementer

¹⁸ Kommisjonsforordning (EF) nr. XXX/XXXX om flygebesetning.

av del FCL, herunder kravene om aktuell erfaring, er oppfylt, idet det tas hensyn til alle tjenester flygebesetningsmedlemmet yter for en annen operatør, særlig for å fastsette

- 1) det samlede antallet luftfartøytper eller -varianter i drift, og
- 2) de relevante flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.

ORO.FC.105 Utnevnelse til fartøysjef

- a) I samsvar med 8.e i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008 skal én flyger blant flygebesetningen, kvalifisert som fartøysjef i samsvar med del FCL, utnevnes til fartøysjef av operatøren.
- b) Operatøren skal utpeke et flygebesetningsmedlem til å fungere som fartøysjef bare dersom vedkommende har
 - 1) et minstenivå av erfaring som angitt i driftshåndboken,
 - 2) unntatt for ballonger, tilstrekkelig kunnskap om strekningen eller området som skal flys, og om flyplasser, herunder alternative flyplasser, anlegg og prosedyrer som skal benyttes, og
 - 3) for flyginger med flere besetningsmedlemmer, gjennomført en operatørs fartøysjefkurs dersom vedkommende oppgraderes fra styrmann til fartøysjef.
- c) For kommersiell drift av fly og helikoptre skal fartøysjefen eller flygere som gjennomføringen av flygingen kan delegeres til, ha gjennomført grunnleggende tilvenningsopplæring for ruten eller området som skal flys, og for flyplasser, anlegg og prosedyrer som skal benyttes. Denne kunnskapen om ruten/området og flyplassen skal opprettholdes ved tjeneste på ruten eller i området eller til flyplassen minst én gang innenfor en tolv månedersperiode.
- d) For fly i ytelsesklasse B som benyttes i kommersiell lufttransport i henhold til VFR om dagen, får ikke bokstav c) anvendelse.

ORO.FC.110 Flymaskinist

Når en egen flymaskinistplass er innarbeidet i konstruksjonen av et luftfartøy, skal flygebesetningen omfatte ett besetningsmedlem som er kvalifisert i samsvar med gjeldende nasjonale regler.

ORO.FC.115 Opplæring i administrasjon av besetningsressurser (CRM)

- a) Før et flygebesetningsmedlem begynner tjeneste, skal vedkommende ha mottatt CRM-opplæring som er relevant for vedkommendes oppgaver som angitt i driftshåndboken.
- b) Elementer av CRM-opplæring skal inkluderes i opplæringen i luftfartøystyper eller -klasser og den gjentatte opplæringen samt i fartøysjefkurset.

ORO.FC.120 Operatørens omstillingsopplæring

- a) For fly- eller helikopterdrift skal et flygebesetningsmedlem fullføre operatørens omstillingsopplæring før linjeflyging uten tilsyn begynnes
 - 1) ved bytte til en flytype der det kreves ny type- eller klasserettighet, eller
 - 2) ved overgang til en annen operatør.
- b) Operatørens omstillingsopplæring skal omfatte opplæring i utstyr om bord i luftfartøyet som er relevant for flygebesetningsmedlemmenes oppgaver.

ORO.FC.125 Differanseopplæring og tilvenningsopplæring

- a) Flygebesetningsmedlemmer skal gjennomføre differanse- eller tilvenningsopplæring når det kreves i henhold til del FCL, og ved bytte av utstyr eller prosedyrer som krever ytterligere kunnskap om typer eller varianter i drift.
- b) I driftshåndboken skal det angis når slik differanse- eller tilvenningsopplæring er nødvendig.

ORO.FC.130 Gjentatt opplæring og kontroll

- a) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomføre årlig gjentatt flyge- og bakkeopplæring som er relevant for den luftfartøystypen eller -varianten som besetningsmedlemmet tjenestegjør på, herunder opplæring i plassering og bruk av alt nød- og sikkerhetsutstyr om bord.
- b) Hvert flygebesetningsmedlem skal jevnlig kontrolleres og demonstrere 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 tildeles tjeneste i hvert flygersete, 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 flere enn én type eller variant av et luftfartøy, skal oppfylle kravene angitt i denne underdel for hver type eller variant, med mindre godskrivning i forbindelse med opplæring, kontroll og krav til aktuell erfaring er definert i driftsegnethetsdataene fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 for de relevante typer eller varianter.
- b) Egnede prosedyrer og/eller driftsbegrensninger skal angis i driftshåndboken for all tjeneste på flere enn én type eller variant.

ORO.FC.145 Gjennomføring av opplæring

- a) All opplæring i henhold til denne underdel skal gjennomføres
 - 1) i samsvar med opplæringsprogrammene og -planene fastsatt i driftshåndboken av operatøren,
 - 2) av kvalifisert personell. For flyge- og flygesimuleringsopplæring og kontroll skal personellet som gir opplæringen og gjennomfører kontrollene, være kvalifisert i samsvar med del FCL.
- b) Når opplæringsprogrammene og -planene fastsettes, skal operatøren ta hensyn til standardene for driftsegnethetsdataene fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 for de relevante typene.
- c) For kommersiell drift skal opplærings- og kontrollprogrammer, herunder planer og bruk av enkeltstående flygesimuleringsbaserte opplæringsinnretninger (FSTD), godkjennes av vedkommende myndighet.
- d) FSTD skal, dersom det er gjennomførbart, kopiere luftfartøyet som operatøren bruker. Forskjeller mellom FSTD og luftfartøyet skal beskrives og gjennomgås ved hjelp av en eventuell orientering eller opplæring.

- e) Operatøren skal opprette et system for tilstrekkelig overvåking av endringer i FSTD og sikre at disse endringene ikke påvirker opplæringsprogrammenes egnethet.

Avsnitt 2 – Tilleggskrav til kommersiell lufttransport

ORO.FC.200 Flygebesetningens sammensetning

- a) Det skal ikke være mer enn ett uerfarent flygebesetningsmedlem i enhver flygebesetning.
- b) Fartøysjefen kan delegere gjennomføringen av flygingen til en annen flyger kvalifisert i samsvar med del FCL, forutsatt at kravene i ORO.FC.105 bokstav b) nr. 1, bokstav b) nr. 2 og bokstav c) er oppfylt.
- c) Særlige krav til drift av luftfartøyer i henhold til instrumentflygeregler (IFR) eller om natten.
 - 1) Minsteflygebesetningen skal være to flygere for alle turbopropfly med et største driftsmessig passasjerseantall (MOPSC) på over ni og for alle turbojetfly.
 - 2) Andre fly enn dem som omfattes av bokstav c) nr. 1, skal ha en minstebesetning på to flygere, med mindre kravene i ORO.FC.202 er oppfylt, da de kan drives av én flyger.
- d) Særlige krav til helikopterdrift.
 - 1) For all drift av helikoptre med MOPSC på over 19 og for drift av helikoptre i henhold til IFR med MOPSC på over 9
 - i) skal minsteflygebesetningen være to flygere, og
 - ii) skal fartøysjefen inneha et ATPL (H) med en instrumentrettighet utstedt i samsvar med del FCL.
 - 2) Drift som ikke omfattes av bokstav d) nr. 1, kan gjennomføres av én enkelt flyger i henhold til IFR eller om natten, forutsatt at 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 drift over flygenivå 200, en flyger som oppfyller følgende minstekvalifikasjoner:
 - i) ATPL,
 - ii) omstillingsopplæring og kontroll, herunder typerettighetsopplæring, i samsvar med ORO.FC.220,
 - iii) all gjentatt opplæring og kontroll i samsvar med ORO.FC.230 og ORO.FC.240, og
 - iv) kjennskap til ruter/områder og flyplasser i samsvar med ORO.FC.105.
- b) Styrmannen kan avløses av
 - 1) en annen kvalifisert flyger,
 - 2) bare for drift over flygenivå 200, en avløsningsstyrmann som oppfyller følgende minstekvalifikasjoner:
 - i) gyldig CPL med instrumentrettighet,

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

ORO.FC.202 Enkeltflygerdrift i henhold til IFR eller om natten

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

- a) Operatøren skal i driftshåndboken inkludere flygerens program for omstilling og gjentatt opplæring, som omfatter tilleggskravene for enkeltflygerdrift. 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) ATC-kommunikasjon,
 - 4) prosedyrer ved avgang og innflyging,
 - 5) eventuell betjening av autopilot,
 - 6) bruk av forenklet underveisdokumentasjon, og
 - 7) administrasjon av besetningsressurser i forbindelse med én flyger.
- b) De gjentatte kontroller som kreves i henhold til ORO.FC.230, skal utføres i enkeltflygerrollen på den typen eller klassen av luftfartøy under forhold som er representative for driften.
- c) For flydrift i henhold til IFR skal flygeren ha
 - 1) minst 50 timer flygetid på den bestemte typen eller klassen av fly i henhold til IFR, hvorav 10 timer som fartøysjef, og
 - 2) utført i løpet av de 90 siste dagene på den relevante typen eller klassen av fly
 - i) fem IFR-flyginger, herunder tre instrumentinnflyginger, i enkeltflygerrollen, eller
 - ii) en IFR-instrumentinnflygingskontroll.
- d) For flydrift om natten skal flygeren ha
 - 1) minst 15 timer flygetid om natten, som kan inngå i de 50 timene flygetid i henhold til IFR i bokstav c) nr. 1, og
 - 2) utført i løpet av de 90 siste dagene på den relevante typen eller klassen av fly:
 - i) tre avganger og landinger om natten i enkeltflygerrollen, eller
 - ii) en avgangs- og landingskontroll om natten.
- e) For helikopterdrift i henhold til IFR skal flygeren ha
 - 1) 25 timer samlet erfaring med IFR-flyginger under relevante driftsforhold, og
 - 2) 25 timer erfaring med flyginger som enkeltflyger på den bestemte typen av helikopter godkjent for IFR med én flyger, hvorav 10 timer kan flys under tilsyn, herunder fem sektorer med linjeflyging under tilsyn i henhold til IFR ved hjelp av enkeltflygerprosedyrer, og

- 3) utført i løpet av de siste 90 dagene
 - i) fem IFR-flyginger som enkeltflyger, herunder tre instrumentinnflyginger, utført på et helikopter godkjent for dette formål, eller
 - ii) en IFR-instrumentinnflygingskontroll som enkeltflyger på den bestemte typen av helikopter, flygeopplæringsinnretning (FTD) eller fullflygesimulator (FFS).

ORO.FC.205 Fartøysjefkurs

- a) For fly- og helikopterdrift skal fartøysjefkurset omfatte minst følgende elementer:
 - 1) opplæring i en FSTD, som omfatter linjeflygingsopplæring (LOFT) og/eller flygeopplæring,
 - 2) operatørens ferdighetskontroll som fartøysjef,
 - 3) opplæring i fartøysjefens ansvar,
 - 4) linjeopplæring som fartøysjef under tilsyn i minst
 - i) 10 flygesektorer for fly, og
 - ii) 10 timer, herunder minst 10 flygesektorer, for helikopter.
 - 5) gjennomføring av linjekontroll som fartøysjef og demonstrasjon av tilstrekkelig kjennskap til ruten som skal flys, og til flyplasser, herunder alternative flyplasser, innretninger og prosedyrer som skal anvendes, og
 - 6) opplæring i administrasjon av besetningsressurser.

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

- a) Flygebesetningsmedlemmet skal ha gjennomført et grunnleggende CRM-opplæringskurs før linjeflyging uten tilsyn begynnes.
- b) Grunnleggende CRM-opplæring skal gis av minst én kvalifisert CRM-instruktør som kan bistås av eksperter for å gå nærmere inn på bestemte områder.
- c) Dersom flygebesetningsmedlemmet ikke tidligere har fått teoriopplæring i menneskelige faktorer opp til ATPL-nivå, skal vedkommende forut for eller i kombinasjon med den grunnleggende CRM-opplæringen gjennomføre et teorikurs som gis av operatøren, og som bygger på ATPL-programmet for menneskelig yteevne og menneskelige begrensninger som fastsatt i del FCL.

ORO.FC.220 Operatørens omstillingsopplæring og kontroll

- a) CRM-opplæring skal integreres i operatørens omstillingsopplæring.
- b) Flygebesetningsmedlemmet skal ikke, etter å ha begynt operatørens omstillingsopplæring, tildeles flygetjeneste på en annen type eller klasse av luftfartøy før kurset er fullført eller avsluttet. Besetningsmedlemmer som tjenestegjør bare på fly i ytelsesklasse B, kan tildeles flygetjeneste på andre typer av fly i ytelsesklasse B under omstillingsopplæring i den grad det er nødvendig for å opprettholde driften.
- c) Omfanget av opplæring som kreves av flygebesetningsmedlemmet for operatørens omstillingsopplæring, skal fastsettes i samsvar med standardene for kvalifikasjoner og erfaring i driftshåndboken, idet det tas hensyn til vedkommendes tidligere opplæring og erfaring.
- d) Flygebesetningsmedlemmet skal gjennomføre

Vedlegg III «del ORO»

- 1) operatørens ferdighetskontroll og opplæring i bruk og kontroll av nød- og sikkerhetsutstyr før linjeflyging under tilsyn (LIFUS) begynnes, og
 - 2) linjekontrollen etter gjennomført linjeflyging under tilsyn. For fly i ytelsesklasse B kan LIFUS utføres på et hvilket som helst fly i den relevante klassen.
- e) For fly skal flygere som har fått utstedt en typerettighet på grunnlag av et nullflygetidskurs (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 avganger 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 flygersetet. Antallet avganger og landinger kan reduseres dersom godskriving er angitt i driftsegnethetsdataene fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003. Dersom disse avgangene og landingene ikke er gjennomført innen 21 dager, skal operatøren gi oppfriskingsopplæring. Innholdet i denne opplæringen skal beskrives i driftshåndboken.
 - 3) gjennomføre de fire første avgangene og landingene under LIFUS i flyet under tilsyn av en TRI(A) som sitter i det andre flygersetet. Antallet avganger og landinger kan reduseres dersom godskriving er angitt i driftsegnethetsdataene fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003.

ORO.FC.230 Gjentatt opplæring og kontroll

- a) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomføre gjentatt opplæring og kontroll som er relevant for den 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 og demonstrere sin kompetanse i utførelsen av prosedyrer for normale situasjoner, unormale situasjoner og nødssituasjoner.
 - 2) Dersom det er krav om at flygebesetningsmedlemmet skal kunne drive i henhold til IFR, skal operatørens ferdighetskontroll gjennomføres uten utvendig visuell referanse.
 - 3) Gyldighetsperioden for operatørens ferdighetskontroll skal være seks kalendermåneder. For VFR-drift om dagen av fly i ytelsesklasse B som foregår i sesonger som ikke overstiger åtte påfølgende måneder, skal det være tilstrekkelig med én ferdighetskontroll hos operatøren. Ferdighetskontrollen skal gjennomføres før kommersiell lufttransport begynnes.
 - 4) Et flygebesetningsmedlem som deltar i driften om dagen og langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker med et ikke-komplekst motordrevet 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 drift av ikke-komplekse motordrevne 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 er opplært i CRM-prinsipper og vurdering av CRM-ferdigheter. Operatøren skal underrette vedkommende myndighet om de utnevnte personene.
- c) *Linjekontroll*
- 1) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomgå en linjekontroll på luftfartøyet for å demonstrere sin kompetanse i utførelsen av vanlig linjedrift som angitt i driftshåndboken. Gyldighetsperioden til en linjekontroll skal være 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 når det gjelder plassering og bruk av alt nød- og sikkerhetsutstyr om bord. Gyldighetsperioden for en kontroll av nød- og sikkerhetsutstyr skal være tolv kalendermåneder.
- e) *CRM-opplæring*
- 1) CRM-elementer skal integreres i alle relevante faser av den gjentatte 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 en periode på tre år.
- f) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomgå opplæring og flygeopplæring i en FSTD eller et luftfartøy, eller en kombinasjon av FSTD- og luftfartøysopplæring, minst hver 12. kalendermåned.
- g) Gyldighetsperiodene nevnt i bokstav b) nr. 3, bokstav c) og bokstav d) skal løpe fra utgangen av den måneden kontrollen ble gjennomført.
- h) Dersom opplæringen eller kontrollene som kreves ovenfor, er gjennomført innenfor de tre siste månedene av gyldighetsperioden, skal den nye gyldighetsperioden løpe 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 avgang,
 - 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 sitt normalt faste sete 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 styrmannens sete skal dessuten kontrollene angitt i ORO.FC.230 for tjenestegjøring i fartøysjefens sete være gyldige og ajourførte.
- 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 ville 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 driftsbegrensningene for tjeneste på flere 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 én type eller variant før opplæring på og drift av 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) skal ikke gjelde drift av fly i ytelsesklasse B dersom den er begrenset til enkeltflygerklasser på stempelmotorfly i henhold til VFR om dagen. Bokstav b) skal ikke gjelde drift av fly i ytelsesklasse B dersom den 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) som vedkommende myndighet godkjenner:
 - 1) SPA.LVO.120 om opplæring og kvalifikasjoner for flygebesetningen,
 - 2) omstillingsopplæring og kontroll,
 - 3) differanseopplæring og tilvenningsopplæring,
 - 4) fartøysjefkurs,
 - 5) gjentatt opplæring og kontroll, og
 - 6) tjeneste på flere enn én type eller variant.
- b) ATQP skal inneholde opplæring og kontroll som fastsetter og opprettholder minst et tilsvarende ferdighetsnivå som oppnås gjennom samsvar med bestemmelsene i

ORO.FC.220 og ORO.FC.230. Ferdighetsnivået i opplæringen og kvalifikasjonene for flygebesetningen skal demonstreres før vedkommende myndighet gir ATQP-godkjenning.

- c) En operatør som søker om en ATQP-godkjenning, skal forelegge for vedkommende myndighet en gjennomføringsplan, herunder en beskrivelse av det ferdighetsnivå 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. Gyldighetsperioden for en LOE skal være tolv kalendermåneder. Gyldighetsperioden skal løpe fra utgangen av den måneden kontrollen ble gjennomført. Dersom LOE er gjennomført innenfor de tre siste månedene av gyldighetsperioden, skal den nye gyldighetsperioden løpe fra den opprinnelige utløpsdatoen.
- e) Etter to års drift med et godkjent ATQP kan operatøren, etter godkjenning fra vedkommende myndighet, forlenge gyldighetsperioden til kontrollene i ORO.FC.230 som følger:
 - 1) Operatørens ferdighetskontroll til 12 kalendermåneder. Gyldighetsperioden skal løpe fra utgangen av den måneden kontrollen ble gjennomført. Dersom kontrollen er gjennomført innenfor de tre siste månedene av gyldighetsperioden, skal den nye gyldighetsperioden løpe fra den opprinnelige utløpsdatoen,
 - 2) Linjekontroll til 24 kalendermåneder. Gyldighetsperioden skal løpe fra utgangen av den måneden kontrollen ble gjennomført. Dersom kontrollen er gjennomført innenfor de seks siste månedene av gyldighetsperioden, skal den nye gyldighetsperioden løpe fra den opprinnelige utløpsdatoen.
 - 3) Kontroll av nød- og sikkerhetsutstyr til 24 kalendermåneder. Gyldighetsperioden skal løpe fra utgangen av den måneden kontrollen ble gjennomført. Dersom kontrollen er gjennomført innenfor de seks siste månedene av gyldighetsperioden, skal den nye gyldighetsperioden løpe fra den opprinnelige utløpsdatoen.

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

- a) En innehaver av en CPL(A) (fly) skal 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 instrumentrettighet 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 drift av en flermotorstype i henhold til IFR. Disse timene skal omfatte 100 timer i henhold til IFR og 40 timer i flermotorsdrift. 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.
 - 3) For drift av fly i ytelsesklasse B i henhold til VFR om dagen får ikke bokstav a) nr. 1 anvendelse.

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

- a) En innehaver av en CPL(H) (helikopter) skal tjenestegjøre som fartøysjef i kommersiell lufttransport på et helikopter med én flyger bare dersom

- 1) vedkommende har minst 700 timer samlet flygetid på helikoptre, herunder 300 timer som fartøysjef, ved drift i henhold til IFR. 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 drift under visuelle værforhold (VMC) om natten, har
 - i) en gyldig instrumentrettighet, eller
 - ii) 300 timer flygetid på helikoptre, herunder 100 timer som fartøysjef og 10 timer som flyger om natten.

Avsnitt 3 – Tilleggskrav til annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport og kommersiell lufttransport i samsvar med ORO.FC.005 bokstav b)

ORO.FC.330 Gjentatt opplæring og kontroll – Operatørens ferdighetskontroll

- a) Hvert flygebesetningsmedlem skal gjennomføre operatørens ferdighetskontroller for å demonstrere sin kompetanse i utførelsen av prosedyrer for normale situasjoner, unormale situasjoner og nødssituasjoner, og de relevante aspektene ved de spesialiserte oppgavene beskrevet i driftshåndboken skal gjennomgås.
- b) Det skal foretas relevante vurderinger når det gjennomføres drift i henhold til IFR eller om natten.
- c) Gyldighetsperioden for operatørens ferdighetskontroll skal være tolv kalendermåneder. Gyldighetsperioden skal løpe fra utgangen av den måneden kontrollen ble gjennomført. Dersom operatørens ferdighetskontroll er gjennomført innenfor de tre siste månedene av gyldighetsperioden, skal den nye gyldighetsperioden løpe fra den opprinnelige utløpsdatoen.

Underdel CC – Kabinbesetning

ORO.CC.005 Virkeområde

Denne underdel fastsetter de krav operatøren skal oppfylle ved drift av et luftfartøy med kabinbesetning, og omfatter

- a) avsnitt 1, som angir felles krav både for ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer og kommersiell lufttransport, og
- b) avsnitt 2, som angir tilleggskrav bare for kommersiell lufttransport.

Avsnitt 1 – Felles 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 driften av den bestemte flygingen. Minst ett kabinbesetningsmedlem skal tjenestegjøre ved drift av luftfartøyer med MOPSC på over 19 ved befordring av én eller flere passasjerer.

- b) Det minste antallet kabinbesetningsmedlemmer skal være det høyeste av følgende to tall:
 - 1) det antallet kabinbesetningsmedlemmer som fastsettes ved evakueringsdemonstrasjonen eller analysen som gjennomføres for kabinkonfigurasjonen i luftfartøyet som skal drives, i samsvar med de relevante sertifiseringsspesifikasjonene, eller
 - 2) ett kabinbesetningsmedlem for hvert 50. passasjer sete eller brøkdel av 50 passasjer seter installert på samme dekk i luftfartøyet som skal drives.
- c) Ved drift 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 gamle,
 - 2) er vurdert i samsvar med de relevante kravene i del MED 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 denne underdel, 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 de relevante krav i denne underdel er oppfylt, idet det tas hensyn til alle tjenester kabinbesetningsmedlemmet yter for en annen operatør, særlig for å fastsette
 - 1) det samlede antall luftfartøytyper og -varianter som kan flys, og
 - 2) de relevante flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.
- c) Kabinbesetningsmedlemmer i tjeneste, samt deres oppgaver i forbindelse med passasjer- og flysikkerhet, skal identifiseres tydelig overfor passasjerene.

ORO.CC.115 Gjennomføring av opplæringskurs og tilhørende kontroll

- a) Operatøren skal fastsette et detaljert program og en detaljert plan for hvert opplæringskurs i samsvar med de gjeldende krav i denne underdel, og eventuelt i del CC, 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 denne underdel.
- c) Hvert opplæringskurs skal
 - 1) gjennomføres på en strukturert og realistisk måte, og
 - 2) gis av personell som er kvalifisert for emnet som skal gjennomgå.
- d) Under eller etter gjennomføring av all opplæring i henhold til denne underdel 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 denne planen.

ORO.CC.120 Grunnleggende opplæringskurs

- a) Hver ny kandidat som ikke allerede innehar en gyldig kabinbesetningsattest utstedt i samsvar med del CC,
 - 1) skal gis et grunnleggende opplæringskurs som angitt i CC.TRA.220, og
 - 2) skal med positivt resultat gjennomgå den tilknyttede prøven før annen opplæring i henhold til denne underdel gjennomføres.
- b) Elementer av det grunnleggende opplæringsprogrammet kan kombineres med den første luftfartøypespesifikke opplæringen og operatørens omstillingsopplæring, forutsatt at kravene i CC.TRA.220 er oppfylt og alle slike elementer er registrert som elementer av det grunnleggende opplæringskurset 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 tildeles tjeneste som kabinbesetningsmedlem av operatøren, eller
 - 2) tildeles tjeneste på en annen luftfartøytype av den aktuelle operatøren.
- b) Når programmene og planene for luftfartøytypespesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring fastsettes, skal operatøren eventuelt ta hensyn til de relevante standardene for driftsegnethetsdataene fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 for luftfartøytypen.
- 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 ved 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) eventuelt utstyr for brann- og røykbekjempelse,
 - vi) opplæring i bruk av eventuelle evakueringsklier, og
 - 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 drives, 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, og
- 3) dekke minst følgende operatørspeifikke opplæringselementer som er relevante for luftfartøytypen som skal drives:
 - 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, og
 - 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 tildeles tjeneste på
 - 1) en 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 gjennomgås.
- c) Når et program og en plan for differanseopplæring for en variant av en luftfartøytype som vedkommende for tiden tjenestegjør på, skal operatøren eventuelt ta hensyn til de relevante standardene for driftsegnethetsdataene fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 for luftfartøytypen og dets varianter.

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 tildeles tjeneste som del av det minste antall kabinbesetningsmedlemmer som kreves i henhold til ORO.CC.100.

ORO.CC.140 Gjentatt opplæring

- a) Hvert kabinbesetningsmedlem skal gjennomføre årlig gjentatt opplæring og kontroll.
- b) Gjentatt opplæring skal omfatte de oppgaver 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 opplæringsselementer:
 - 1) Gjentatt 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) Gjentatt opplæring skal også i intervaller på høyst tre år omfatte
 - i) betjening og faktisk åpning ved 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 ved 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 vinduer i førerkabinen, og
 - iv) demonstrasjon av bruk av redningsflåter eller kombinerte sklier/redningsflåter, dersom luftfartøyet er slik utstyrt.
- d) Operatørspesifikke opplæringsselementer:
 - 1) Gjentatt 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),
 - ii) stuving av gjenstander i passasjerkabinen,
 - iii) prosedyrer i forbindelse med forurensing av luftfartøyet overflate,
 - iv) prosedyrer for nødssituasjoner,
 - v) prosedyrer for evakuering,
 - vi) gjennomgåelse av ulykker og hendelser,
 - vii) administrasjon av besetningsressurser,
 - viii) flymedisinske aspekter og førstehjelp, herunder tilknyttet utstyr, og
 - ix) sikkerhetsprosedyrer.
 - 2) Gjentatt opplæring skal også i intervaller på høyst tre år 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 brannsløkkingsutstyr, herunder vernetøy som er representativt for det som finnes om bord i luftfartøyet, og

- iv) for hvert kabinbesetningsmedlem
 - A) slokking av en brann som er karakteristisk for brann inne i luftfartøyet, og
 - B) ikledning og bruk av åndedrettsvern (PBE) i et lukket, simulert røykfritt miljø.
- e) Gyldighetsperioder:
 - 1) Gyldighetsperioden for den årlige gjentatte opplæringen skal være tolv kalendermåneder fra utgangen av den måneden kontrollen ble gjennomført.
 - 2) Dersom den gjentatte opplæringen og kontrollen i henhold til bokstav a) er gjennomført innenfor de tre siste kalendermånedene av gyldighetsperioden, skal den nye gyldighetsperioden løpe fra den opprinnelige utløpsdatoen.
 - 3) For de treårige tilleggsopplæringselementene angitt i bokstav c) nr. 2 og bokstav d) nr. 2 skal gyldighetsperioden være 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 gyldighetsperioden for forrige relevante gjentatte opplæring og kontroll
 - 1) ikke har utført flygetjeneste, skal vedkommende, før slik tjeneste tildeles, 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, på den aktuelle luftfartøytypen gjennomføre
 - i) oppfriskingsopplæring og kontroll, eller
 - ii) to tilvenningsflygninger i samsvar med ORO.CC.135.
- b) Programmet for oppfriskingsopplæring for hver luftfartøytype skal minst omfatte
 - 1) prosedyrer for nødssituasjoner,
 - 2) prosedyrer for evakuering,
 - 3) betjening og faktisk åpning ved 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 vinduer i førerkabinen, og
 - 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 gjentatt opplæring dersom kabinbesetningsmedlemmets flygetjeneste begynner igjen innenfor gyldighetsperioden for forrige gjentatte opplæring og kontroll. Dersom gyldighetsperioden er utløpt, kan oppfriskingsopplæringen erstattes bare med luftfartøytypespesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring som angitt i ORO.CC.125.

Avsnitt 2 – Tilleggskrav til kommersiell lufttransport

ORO.CC.200 Kabinbesetningens antall og sammensetning

Dersom det kreves flere enn ett kabinbesetningsmedlem, skal kabinbesetningens sammensetning omfatte en kabinsjef utnevnt av operatøren og kvalifisert i henhold til ORO.CC.260.

ORO.CC.205 Normal bakkevirksomhet og uforutsette omstendigheter

- a) Dersom det er passasjerer om bord i et luftfartøy, skal det minste antallet 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 gjennomføring av flygingen.
- 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.260.
 - 3) Det kreves minst ett kabinbesetningsmedlem for hvert 50. passasjer sete eller brøkdelt av 50 passasjer seter 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 Vilkår 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 del CC,
- b) er kvalifisert for typen eller varianten i samsvar med denne underdel,
- c) oppfyller de andre relevante kravene i denne underdel og del CAT, og
- d) bruker operatørens kabinbesetningsuniform.

ORO.CC.215 Gjennomføring av opplæringskurs og tilhørende kontroll

- a) Opplærings- og kontrollprogrammer, herunder planer som kreves i denne underdel, skal godkjennes av vedkommende myndighet og angis i driftshåndboken.
- b) Når et kabinbesetningsmedlem med positivt resultat har gjennomført et opplæringskurs og den tilknyttede kontrollen, skal operatøren
 - 1) ajourføre kabinbesetningsmedlemmets opplæringsjournaler i samsvar med ORO.MLR.115, og

- 2) gi vedkommende en liste som viser de ajourførte gyldighetsperiodene som er relevante for typene og variantene av luftfartøy som kabinbesetningsmedlemmet er kvalifisert til å tjenestegjøre på.

ORO.CC.250 Tjeneste på flere enn én luftfartøystype 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) I tilknytning 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 standarder for driftsegnethetsdataene fastsatt 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,
 - iii) typespesifikke nødprosedyrer.

ORO.CC.255 Drift med bare ett kabinbesetningsmedlem

- a) Operatøren skal foreta utvelgelse, rekruttering, opplæring og ferdighetskontroll av kabinbesetningsmedlemmer som skal tildeles tjeneste ved drift med bare ett kabinbesetningsmedlem, i henhold til kriterier som er relevante for denne driftstypen.
- b) Kabinbesetningsmedlemmer som ikke har tidligere tjenesteerfaring som eneste kabinbesetningsmedlem, skal tildeles slik tjeneste bare etter at de har
 - 1) gjennomført opplæring i henhold til bokstav c) i tillegg til annen relevant opplæring og kontroll som kreves i denne underdel,
 - 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 lovfestede krav,
 - 4) dokumentasjon,

- 5) rapportering av ulykker og hendelser, og
- 6) flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.

ORO.CC.260 Kabinsjef

- a) Operatøren skal utnevne kabinbesetningsmedlemmer til stillingen som kabinsjef bare dersom de
 - 1) har minst ett års erfaring som kabinbesetningsmedlem i tjeneste, og
 - 2) med positivt resultat har gjennomført et kabinsjefkurs og den tilknyttede kontrollen.
- b) Kabinsjefkurset skal dekke alle oppgaver og plikter for kabinsjefer og omfatte minst følgende elementer:
 - 1) orientering før flyging,
 - 2) samarbeid med besetningen,
 - 3) gjennomgåelse av operatørens krav og lovfestede krav,
 - 4) rapportering av ulykker og hendelser,
 - 5) menneskelige faktorer og administrasjon av besetningsressurser (CRM), og
 - 6) flyge- og tjenestetidsbegrensninger og hvilekrav.
- c) Kabinsjefen skal ha ansvar overfor fartøysjefen for utførelse og samordning av prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner som angitt i driftshåndboken, herunder avslutning av oppgaver som ikke er knyttet til sikkerhet av sikkerhetshensyn.
- d) Operatøren skal fastsette prosedyrer for å velge ut det mest kvalifiserte kabinbesetningsmedlemmet til å fungere som kabinsjef dersom utnevnt kabinsjef er ute av stand til å utføre sine oppgaver. Endringer i disse prosedyrene skal meddeles vedkommende myndighet.

Underdel TC – Teknisk besetning under HEMS-, HHO- eller NVIS-flyginger

ORO.TC.100 Virkeområde

I denne underdel fastsettes de krav operatøren skal oppfylle ved drift av et luftfartøy med tekniske besetningsmedlemmer under medisinske nødtjenester med helikopter (HEMS), flyginger med nattsynbildesystem (NVIS) eller flyginger med heisevirksomhet med helikopter (HHO) i kommersiell lufttransport.

ORO.TC.105 Vilkår for tildeling av oppgaver

- a) Tekniske besetningsmedlemmer under HEMS-, HHO- eller NVIS-flyginger i kommersiell lufttransport skal tildeles oppgaver bare dersom de
 - 1) er minst 18 år gamle,
 - 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 denne underdel for å utføre de tildelte oppgavene, og
 - 4) er kontrollert som kompetente til å utføre alle tildelte oppgaver i samsvar med prosedyrene i driftshåndboken.

- b) Før tekniske besetningsmedlemmer som er selvstendig næringsdrivende og/eller arbeider frilans eller deltid, tildeles oppgaver, skal operatøren kontrollere at alle de relevante krav i denne underdel er oppfylt, idet det tas hensyn til alle tjenester det tekniske besetningsmedlemmet yter for en annen operatør, særlig for å fastsette
 - 1) det samlede antall luftfartøytyper og -varianter som kan flys, og
 - 2) de relevante 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) Hvert teknisk besetningsmedlem skal, etter gjennomført grunnleggende opplæring, operatørens omstillingsopplæring, differanseopplæring og gjentatt opplæring, gjennomgå en kontroll for å demonstrere sin kompetanse i utførelse av 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 gjennomgå. Operatøren skal underrette vedkommende myndighet om personellet som gjennomgår kontrollene.

ORO.TC.115 Grunnleggende opplæring

Før hvert teknisk besetningsmedlem gjennomgår operatørens omstillingsopplæring, skal vedkommende gjennomføre grunnleggende opplæring, herunder

- a) allmenn 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, som er relevant for driftstypen og -området,
- d) flymedisinske aspekter og førstehjelp, og
- 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) Operatørens omstillingsopplæring skal omfatte
 - 1) plassering og bruk av alt sikkerhets- og overlevingsutstyr om bord i luftfartøyet,
 - 2) alle prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner, og
 - 3) utstyr om bord som brukes til å utføre oppgaver i luftfartøyet eller på bakken for å bistå flygeren under HEMS-, HHO- eller NVIS-flyginger.

ORO.TC.125 Differanseopplæring

- a) Hvert teknisk 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-flyginger.

ORO.TC.135 Gjentatt opplæring

- a) Hvert teknisk besetningsmedlem skal innenfor hver tolv månedersperiode gjennomgå gjentatt opplæring som er relevant for typen eller klassen av luftfartøy og utstyr som det tekniske besetningsmedlemmet tjenestegjør på. CRM-elementer skal integreres i alle relevante faser av den gjentatte opplæringen.
- b) Gjentatt 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, enten gjennomføre
 - 1) oppfriskingsopplæring på typen eller klassen, eller
 - 2) to tilvenningssektorer på luftfartøytypen eller -klassen.

Tillegg I til vedlegg III

ERKLÆRING	
i henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. XXX/XXX om drift av luftfartøyer	
Operatør	
Navn:	
Sted der operatøren er etablert eller hjemmehørende:	
Den ansvarlige leders navn og kontaktopplysninger:	
Drift av luftfartøyer	
Driftens startdato / endringens ikrafttredelsesdato:	
Driftstype:	
<input type="checkbox"/> Del NCC: (angi om driften omfatter passasjerer og/eller last)	
<input type="checkbox"/> Del SPO: (angi spesialiserte oppgaver)	
Type luftfartøyer, registreringer og baser:	
Opplysninger om godkjenninger som innehas (eventuell liste over særlige godkjenninger vedlegges erklæringen)	
Liste over alternative samsvarsmåter med henvisning til de AMC-er de erstatter (vedlegges erklæringen)	
Erklæringer	
<input type="checkbox"/> Dokumentasjonen av styringssystemet, herunder driftshåndboken, gjenspeiler kravene fastsatt i del NCC, del SPO og del SPA. Alle flyginger gjennomføres i samsvar med prosedyrene og instruksene i driftshåndboken.	
<input type="checkbox"/> Alle luftfartøyer i drift innehar et gyldig luftdyktighetsbevis og oppfyller kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003.	
<input type="checkbox"/> Alle eventuelle flygebesetningsmedlemmer, kabinbesetningsmedlemmer og tekniske besetningsmedlemmer læres opp i samsvar med gjeldende krav.	
<input type="checkbox"/> (Eventuelt) Operatøren har gjennomført og demonstrert samsvar med en offisielt anerkjent bransjestandard. Henvisning til standarden: Sertifiseringsorgan: Dato for forrige samsvarskontroll:	
<input type="checkbox"/> Enhver endring i driften som påvirker opplysningene i denne erklæring, meddeles vedkommende myndighet.	

Vedlegg III «del ORO»

Operatøren stadfester at opplysningene i denne erklæring er riktige.

Dato og den ansvarlige leders navn og underskrift

VEDLEGG IV

Del CAT

Underdel A – Alminnelige krav

CAT.GEN.100 Vedkommende myndighet

Vedkommende myndighet skal være myndigheten utpekt av den medlemsstat der operatøren har sitt hovedforetak.

Avsnitt 1 – Motordrevne luftfartøyer

CAT.GEN.MPA.100 Besetningens ansvar

- a) Et besetningsmedlem skal ha 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 aktiviteter, og
 - 5) ved utførelse av oppgaver for mer enn én operatør
 - i) bevare sine egne opplysninger om flyge- og tjenestetider og hvileperioder som omhandlet i ORO.OPS.FTL,
 - ii) gi hver operatør data som er nødvendige for å planlegge aktiviteter i samsvar med gjeldende FTL-krav.
- c) Et besetningsmedlem skal ikke utføre oppgaver om bord i et luftfartøy
 - 1) under påvirkning av psykoaktive stoffer eller alkohol eller av andre årsaker omhandlet i 7.g. i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008,
 - 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 mener 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 besetningsmedlemmene, 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 sikkerheten for luftfartøyet
 - i) for fly, fra det øyeblikk flyet først setter seg i bevegelse i tilknytning til taksing før avgang, til det øyeblikk det til slutt stopper når flygingen er slutt og motoren 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 luftfartøyet 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 prosedyrer for drift og kontrollister er overholdt i samsvar med driftshåndboken,
 - 9) ikke tillate noen besetningsmedlemmer å utføre andre aktiviteter under kritiske faser av flygingen enn dem som kreves for sikker drift av luftfartøyet,
 - 10) sikre at ferdskrivere
 - 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 del M, og
 - 13) forvise 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 vedkommende av hensyn til sikkerheten avvike fra regler, driftsprosedyrer og metoder.

- c) Dersom et luftfartøy under flyging har manøvrert som svar på et ACAS-forslag om unnvikelsesmanøver, 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 personer som transporteres i luftfartøyet, adlyder alle lovlige påbud gitt av fartøysjefen i den hensikt å ivareta sikkerheten for luftfartøy, passasjerer eller eiendeler.

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 forveksles av passasjerene med tjenestegjørende kabinbesetningsmedlemmer,
- b) ikke opptar nødvendige plasser forbeholdt kabinbesetningen, og
- c) ikke hindrer kabinbesetningsmedlemmer i deres oppgaver.

CAT.GEN.MPA.120 Felles språk

Operatøren skal sikre at alle besetningsmedlemmer kan kommunisere med hverandre 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, og
 - 4) er i stand til å følge de driftsstandarder 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 medlem av driftsbesetningen,
 - 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 instruksjer 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 luftfartøyets 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 drive 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) i forbindelse med skytevåpen, uladd.
- c) Operatøren skal påse at fartøysjefen, før en flyging begynnes, mottar nærmere opplysninger om eventuelle krigsvåpen og krigsmateriell som skal transporteres, og om deres plassering om bord.

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) i forbindelse med skytevåpen eller andre våpen som kan inneholde ammunisjon, 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 sertifisert masse ved avgang (MCTOM) på høyst 3 175 kg som drives 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 på plassering av personer, med mindre fartøysjefen har gitt midlertidig adgang til en del av luftfartøyet

- a) med sikte på å treffe tiltak som er nødvendige for sikkerheten til luftfartøyet, personer, dyr eller gods, eller
- b) 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 luftfartøyets radiolisens,
 - 8) ansvarsforsikringsbevis,
 - 9) reisedagbok eller tilsvarende for luftfartøyet,
 - 10) luftfartøyets tekniske loggbok i samsvar med del M,
 - 11) eventuelle opplysninger om levert 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) gjeldende deler av den driftshåndboken som er relevant for besetningsmedlemmenes oppgaver, og som skal være lett tilgjengelig for besetningsmedlemmene,
 - 16) MEL,
 - 17) relevant NOTAM/AIS-orienteringsdokumentasjon,
 - 18) relevant meteorologisk informasjon,
 - 19) eventuelle godsmanifest og/eller passasjerlister,
 - 20) masse- og balansedokumentasjon,
 - 21) eventuell driftsreiseplan,
 - 22) underretning om eventuelle særlige kategorier av passasjerer (SCP-er), herunder særlig last, og
 - 23) eventuell annen dokumentasjon som kan være relevant for flygingen eller kreves av de stater som berøres av flygingen.
- b) Uten hensyn til bokstav a) kan, for drift i henhold til visuellflygeregler (VFR) om dagen med ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer som tar av og lander på samme flyplass eller driftssted innen 24 timer, eller som holder seg innenfor et lokalt område angitt i

driftshåndboken, følgende dokumenter og opplysninger oppbevares på flyplassen eller driftsstedet i stedet:

- 1) støysertifikat,
 - 2) luftfartøyets radiolisens,
 - 3) reisedagbok eller tilsvarende,
 - 4) luftfartøyets 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 til bokstav a) nr. 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 at
- 1) opplysninger som er relevante for flygingen og hensiktsmessig for typen drift, oppbevares på bakken,
 - 2) opplysningene oppbevares til de er kopiert, på stedet der de skal lagres, eller dersom dette ikke kan gjennomføres,
 - 3) disse opplysningene medbringes i en brannsikker beholder i luftfartøyet.
- b) Opplysningene omhandlet i bokstav a) omfatter
- 1) en eventuell kopi av driftsreiseplanen,
 - 2) kopier av relevante deler av luftfartøyets 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 særlig last.

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

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

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

- 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 ferdskriver (FDR), taleregistrator (CVR) og dataforbindelse for å sikre utstyrets fortsatte funksjonsdyktighet.

Vedlegg IV «del CAT»

- c) Operatøren skal oppbevare registreringene i det tidsrom som kreves i henhold til CAT.IDE.A.190, 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 ferdskriverregistreringer som er oppbevart, dersom vedkommende myndighet bestemmer det.
- f) Uten at gjeldende nasjonal strafferett berøres,
 - 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) FDR-registreringer eller dataforbindelsesregistreringer kan ikke 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 denne del, skal transport av farlig gods gjennomføres i samsvar med vedlegg 18 til Chicago-konvensjonen, sist endret og utvidet ved de *tekniske retningslinjer for sikker transport av farlig gods med luftfartøy* (ICAO Doc 9284-AN/905), herunder tillegget og eventuelle tilføyelser eller rettelser.
- b) Farlig gods kan transporteres bare av en operatør som er godkjent i henhold til SPA.DG, med mindre
 - 1) de ikke er underlagt de tekniske forskrifter i samsvar med del 1 i disse forskrifter, eller
 - 2) de medbringes av passasjerer eller besetningsmedlemmer, eller befinner seg i bagasjen, i samsvar med del 8 i de tekniske forskrifter.
- 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 opplysninger som kreves for at det skal kunne utføre sine oppgaver, som fastsatt i de tekniske forskrifter.
- e) Operatøren skal i samsvar med de tekniske forskrifter uten opphold avlegge rapport til vedkommende myndighet og vedkommende myndighet i den stat der hendelsen forekom, ved
 - 1) eventuelle ulykker eller hendelser med farlig gods,
 - 2) oppdagelse av udeklart eller feildeklart farlig gods eller post, eller

Vedlegg IV «del CAT»

- 3) oppdagelse 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 forskrifter.
- f) Operatøren skal sikre at passasjerer får informasjon om farlig gods i samsvar med de tekniske forskrifter.
- g) Operatøren skal sikre at meddelelser som inneholder opplysninger om transport av farlig gods, gis på steder for mottak av last som fastsatt i de tekniske forskrifter.

Underdel B – Driftsprosedyrer

Avsnitt 1 – Motordrevne luftfartøyer

CAT.OP.MPA.100 Bruk av lufttrafikkjenester

- a) Operatøren skal sikre at
 - 1) lufttrafikkjenester (ATS) som er relevante for luftrommet og gjeldende luftfartsregler, benyttes for alle flyginger når de er tilgjengelige,
 - 2) driftsinstruksjoner under flyging som innebærer en endring i ATS-reiseplanen, om mulig samordnes med relevant ATS-enhet før de overføres til et luftfartøy.
- b) Uten hensyn til bokstav a) kreves ikke bruk av ATS, med mindre det er fastsatt i luftromskrav for
 - 1) VFR-drift om dagen av ikke-komplekse motordrevne fly,
 - 2) helikoptre med MCTOM på høyst 3 175 kg som drives om dagen langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker, eller
 - 3) lokal helikopterdrift,forutsatt at søke- og redningsmidler kan opprettholdes.

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

- a) Operatøren skal bruke bare flyplasser og driftssteder som er egnet til den aktuelle typen luftfartøy og drift.
- b) Bruk av driftssteder skal gjelde bare for
 - 1) ikke-komplekse motordrevne 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 den flygetiden som planlegges brukt i marsjhøyde eller 2 timer, idet den laveste verdien velges, eller
 - 2) for fly med turbinmotorer, drivstoff til å fly i 2 timer ved normalt forbruk under flyging over bestemmelsesflyplassen, herunder endelig drivstoffreserve.

CAT.OP.MPA.107 Egnert flyplass

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

CAT.OP.MPA.110 Flyplassens driftsmessige minstekriterier

- a) Operatøren skal fastsette driftsmessige minstekriterier for flyplasser for hver avgangsflyplass, bestemmelsesflyplass eller en alternativ flyplass som planlegges brukt. Disse minstekriteriene skal ikke være lavere enn dem 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 minstekriteriene.
- b) Bruken av frontglassprojeksjon (HUD), landingssystem med frontglassprojeksjon (HUDLS) eller siktförbedringssystem (EVS) kan muliggjøre drift 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 flyeegenskaper,
 - 2) flygebesetningens sammensetning, kvalifikasjoner og erfaring,
 - 3) dimensjoner og egenskaper for rullebanene eller områdene for siste fase av innflygingen og avgang (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 avgang, innflyging, utflating, landing, rulling 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 instrumentflyging,
 - 8) hjelpemidler til å fastslå og rapportere værforhold, og
 - 9) flygeteknikken som 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
 - 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) flyplassytelseskriteriene som kreves, er oppfylt, og
 - 4) besetningen er kvalifisert.

CAT.OP.MPA.115 Innflygingsteknikk – Fly

- a) Alle innflyginger skal flys som stabiliserte innflyginger, med mindre vedkommende myndighet har godkjent noe annet for 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 aktuell drift 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 drift over vann – Helikoptre

- a) ARA skal gjennomføres bare dersom
 - 1) radaren gir visuelle referanser for å sikre hinderklaring, og
 - 2) enten
 - i) minste nedstigningshøyde (MDH) fastsettes ved hjelp av en radiohøydemåler, eller
 - ii) minste nedstigningshøyde (MDA) pluss en tilstrekkelig margin anvendes.
- b) ARA-er til rigger eller fartøy 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 enkeltflygerdrift skal relevante tillegg tilføyes 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 den stat 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 fall 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 for VFR-drift av ikke-komplekse motordrevne fly skal operatøren fastsette egnede driftsprosedyrer for avgang og ankomst/innflyging for hver flytype, idet 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 avgang 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 Driftsruter 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 tilstrekkelige for den planlagte driften,
 - 2) luftfartøyets ytelse er tilstrekkelig til at minstekravene til flygehøyde oppfylles,
 - 3) luftfartøyets utstyr oppfyller minstekravene til den planlagte driften, og
 - 4) egnede kart og diagrammer er tilgjengelige.
- b) Operatøren skal sikre at driften skjer i samsvar med eventuelle begrensninger som vedkommende myndighet har angitt for driftsrutene eller -områdene.
- c) Bokstav a) nr. 1 får ikke anvendelse på VFR-drift om dagen av ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer under flyginger som starter og slutter på samme flyplass eller driftssted.

CAT.OP.MPA.136 Driftsruter og -områder – Enmotorsfly

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

CAT.OP.MPA.137 Driftsruter og -områder – Helikoptre

Operatøren skal sikre at

- a) det for helikoptre i ytelsesklasse 3 finnes områder som gir mulighet for å gjennomføre sikker nødlanding, unntatt dersom helikopteret har en driftsgodkjenning i henhold til 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 SPA.ETOPS, skal operatøren ikke drive 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) et største driftsmessig passasjerseantall (MOPSC) på minst 20, eller
 - ii) en største masse ved avgang på minst 45 360 kg,den strekning som tilbakelegges ved 60 minutters flyging med den marsjhastighet med én motor ute av drift (OEI) som er fastsatt i samsvar med bokstav b),
 - 2) for fly i ytelsesklasse A med
 - i) MOPSC på høyst 19, og
 - ii) en største masse ved avgang på under 45 360 kg,den strekning som tilbakelegges ved 120 minutters flyging, eller dersom vedkommende myndighet har godkjent det, inntil 180 minutter for turbojetfly, ved den marsjhastighet med OEI som er fastsatt i samsvar med bokstav b),
 - 3) for fly i ytelsesklasse B eller C
 - i) den strekning som tilbakelegges ved 120 minutters flyging ved den marsjhastighet med 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 driver, som ikke overstiger V_{MO} (største driftshastighet), basert på den faktiske flygehastigheten 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 omhandlet 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 driften,
 - 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 er lært opp og kvalifisert til å gjennomføre den planlagte driften.

CAT.OP.MPA.145 Fastsettelse av minsteflygehøyder

- a) Operatøren skal for alle rutesegmenter som skal flys, fastsette
 - 1) minsteflygehøyder som gir den nødvendige terrengklaring, idet det tas hensyn til kravene i CAT.POL, 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 minsteflygehøydene som er fastsatt av operatøren og en stat som det flys over, er forskjellige, skal de høyeste verdiene gjelde.

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 alle luftfartøyer har 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 flyprodusenten, eller
 - ii) gjeldende luftfartøyspesifikke data utledet av et overvåkingssystem for drivstofforbruk,
 - og
 - 2) driftsforholdene som flygingen gjennomføres under, herunder:
 - i) data for luftfartøyets drivstofforbruk,
 - ii) sannsynlige masser,
 - iii) forventede værforhold, og
 - iv) prosedyrer og begrensninger for flysikringstjenester.
- 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, bestående av
 - i) drivstoff til uforutsett merforbruk,
 - ii) drivstoff for flyging til alternativ flyplass, dersom det kreves et alternativt bestemmelsessted,
 - iii) endelig drivstoffreserve, og
 - iv) tilleggdrivstoff, dersom det kreves ut fra typen drift,
 - 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, og
 - 2) drivstoffreserve, bestående av
 - i) drivstoff til uforutsett merforbruk,
 - ii) drivstoff for flyging til alternativ flyplass, dersom det kreves et alternativt bestemmelsessted,
 - iii) endelig drivstoffreserve, og
 - iv) tilleggsdrivstoff, dersom det kreves ut fra typen drift, 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) til d), for drift av fly i ytelsesklasse B,
 - 1) skal operatøren, for flyginger som starter og slutter på samme flyplass eller driftssted, angi minste drivstoffnivå der en flyging må avsluttes. Dette minsteinnholdet av endelig drivstoffreserve skal ikke være mindre enn den mengden som kreves for å fly i 45 minutter.
 - 2) skal operatøren, for andre flyginger sikre at beregningen før flyging av nyttbart drivstoff som kreves for en flyging, omfatter
 - i) taksedrivstoff, dersom mengden er betydelig,
 - ii) drivstoff til flyging,
 - iii) drivstoffreserve, bestående av
 - A) drivstoff til uforutsett merforbruk som utgjør minst 5 % av planlagt drivstoff for turen, eller ved endring av planer underveis, 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) til d) skal retningslinjene for drivstoff, for helikoptre med MCTOM på høyst 3 175 kg, om dagen og langs ruter der det navigeres etter visuelle referanser, eller lokal helikopterdrift, 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 drift 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) bevegelsehemmede personer (PRM) som, uten at forordning (EF) nr. 1107/2006 berøres, forstås som enhver person hvis bevegelse er nedsatt på grunn av fysisk funksjonshemming, sensorisk eller motorisk, varig eller midlertidig, psykisk funksjonshemming eller svekkelse, enhver annen funksjonshemming, 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 deres oppgaver,
 - 2) hindre adgang 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 for å sikre 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 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 tilfelle 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 av flyging

- a) Det skal utarbeides en driftsreiseplan for hver planlagt flyging basert på vurderinger om luftfartøyets ytelse, andre driftsbegrensninger og relevante forventede forhold på ruten som skal følges, og på de berørte flyplassene eller driftsstedene.
- b) Flygingen skal ikke begynnes 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 CG-plassering, bagasje og last og luftfartøyets driftsbegrensninger kan overholdes,
 - 2) luftfartøyet ikke drives i strid med listen over godtatte konfigurasjonsavvik (CDL),
 - 3) de deler av driftshåndboken som kreves for å gjennomføre flygingen, er tilgjengelige,
 - 4) de dokumenter, tilleggsopplysninger og skjemaer 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- og oksygenkrav, minste sikre flygehøyde, flyplassens driftsmessige minstekriterier og eventuelt tilgjengelighet 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-drift av
 - 1) ikke-komplekse motordrevne fly som tar av og lander på samme flyplass eller driftssted, 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 avgangsflyplass av værmessige eller ytelsesmessige årsaker, skal operatøren velge en annen egnet alternativ avgangsflyplass som ikke befinner seg lenger fra avgangsflyplassen enn
 - 1) for tomotorsfly,
 - i) én times flygetid ved marsjhastighet med OEI i henhold til AFM, under standardforhold i vindstille basert på faktisk masse ved avgang, eller
 - ii) ETOPS-omdirigeringstiden godkjent i samsvar med SPA.ETOPS, med eventuelle MEL-begrensninger, opp til høyst to timer, ved marsjhastighet med OEI i henhold til AFM, under standardforhold i vindstille basert på faktisk masse ved avgang,
 - 2) to timers flygetid ved marsjhastighet med OEI i henhold til AFM, under standardforhold i vindstille basert på faktisk masse ved avgang for tre- og firemotors fly.

Dersom AFM ikke inneholder en marsjhastighet med OEI, skal hastigheten som benyttes ved beregning, være den som oppnås med resterende motorer på største kontinuerlige effekt.

- b) Operatøren skal velge minst en alternativ bestemmelsesflyplass for hver IFR-flyging, med mindre bestemmelsesflyplassen er en avsidesliggende flyplass, eller
 - 1) varigheten av den planlagte flygingen fra avgang 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 værreporter og/eller værvarsler for bestemmelsesflyplassen viser at skydekkehøyden 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 på bakken vil være minst 5 km.
- c) Operatøren skal velge to alternative bestemmelsesflyplasser dersom
 - 1) relevante værreporter og/eller værvarsler for bestemmelsesflyplassen viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt 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 driftssteder – Helikoptre

- a) For flyginger i henhold til instrumentflygingsværforhold (IMC) skal fartøysjefen velge en alternativ avgangsflyplass innen én times flygetid ved normal marsjhastighet dersom det ikke vil være mulig å dra tilbake til avgangsstedet av værmessige årsaker.
- 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 dette tilfelle skal det fastsettes et PNR.
- c) Operatøren skal velge to alternative bestemmelsesflyplasser dersom
 - 1) relevante værreporter og/eller værvarsler for bestemmelsesflyplassen viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt vil være dårligere enn gjeldende minsteverdier for planlegging, eller
 - 2) ingen meteorologisk informasjon er tilgjengelig for bestemmelsesflyplassen.

- d) Operatøren kan velge alternative bestemmelsesflyplasser til sjøs dersom følgende kriterier anvendes:
- 1) En alternativ bestemmelsesflyplass til sjøs skal benyttes bare etter et PNR. Før PNR skal alternative flyplasser til sjøs 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 værinformasjonsnøyaktighet og pålitelighet.
 - 5) MEL skal inneholde særlige bestemmelser for denne typen drift.
 - 6) En alternativ flyplass til sjøs 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 avgangsflyplass

Operatøren kan velge en flyplass som alternativ avgangsflyplass 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 eller bedre enn relevante minsteverdier for landing angitt i henhold til CAT.OP.MPA.110. Det skal tas hensyn til skydekkehøyden dersom de eneste tilgjengelige innflyginger er ikke-precisjonsinnflyginger (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 kan velge bestemmelsesflyplassen bare dersom:

- 1) 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 eller bedre enn relevante minsteverdier for planlegging, som følger:
 - i) RVR/sikt (VIS) angitt i samsvar med CAT.OP.MPA.110, og
 - ii) for en ikke-precisjonsinnflyging (NPA) eller en innflyging med sirkling, skydekkehøyde 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, alternativ flyplass på ruten

Operatøren kan velge en flyplass for ett av disse formål bare dersom relevante værrapporter og/eller værvarsler viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én

Vedlegg IV «del CAT»

time etter beregnet ankomsttidspunkt ved flyplasser vil være som eller bedre enn minsteverdiene for planlegging i tabell 1.

Tabell 1: Minsteverdier for planlegging Alternativ bestemmelsesflyplass, avsideliggende 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 + 1 000 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 avgangsflyplass

Operatøren kan velge en flyplass eller en landingsplass som alternativ avgangsflyplass bare dersom relevante værrapporter og/eller værvarsler viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved den alternative avgangsflyplassen vil være som eller bedre enn relevante minsteverdier for landing angitt i henhold til CAT.OP.MPA.110. Det skal tas hensyn til skydekkehøyden dersom de eneste tilgjengelige innflyginger 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 værrapporter og/eller værvarsler viser at værforholdene i tidsrommet fra én time før til én time etter beregnet ankomsttidspunkt ved flyplassen eller driftsstedet vil være som eller bedre enn relevante minsteverdier for planlegging 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-presisjonsinnflyginger (NPA), skydekkehøyde ved eller over MDH,
- 2) Minsteverdier for planlegging av alternative bestemmelsesflyplasser er i samsvar med 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 Skydekkehøyden skal være ved eller over MDH + 200 fot

CAT.OP.MPA.190 Framlegging av ATS-reiseplan

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

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

- a) Et luftfartøy skal ikke påfylles med / avtankes for drivstoff av typen Avgas 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 avgang 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 begrunne en forlengelse av tjenesteperioden.

b) Kabinbesetningsmedlemmer

Hvert kabinbesetningsmedlem skal sitte på sin tildelte plass i flygingens kritiske faser og skal ikke utføre andre aktiviteter 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 ATS
 - 1) på bakken
 - i) når ATC-avgangsklarering mottas via talekommunikasjon, og
 - ii) når motorene er i drift,
 - 2) under flyging
 - i) under gjennomgangshøyden, eller
 - ii) 10 000 fot, idet den høyeste verdien velges,og
 - 3) dersom 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 bruke dem som hovedinnretning for å kommunisere med ATS.

CAT.OP.MPA.220 Nødevakueringsutstyr

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

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

- a) Besetningsmedlemmer

Vedlegg IV «del CAT»

- 1) Ved avgang og landing, og når fartøysjefen anser det som nødvendig av hensyn til sikkerheten, skal hvert besetningsmedlem være sikret med tilgjengelige sikkerhetsbelter og sikringsutstyr.
 - 2) I andre faser av flygingen skal hvert flygebesetningsmedlem i førerkabinen ha sikkerhetsbeltet fastspent når vedkommende er på sin plass.
- b) Passasjerer
- 1) Før avgang og landing, under taksing, og når det anses nødvendig av hensyn til sikkerheten, skal fartøysjefen sikre at hver passasjer om bord befinner seg i et sete eller en køye med sitt sikkerhetsbelte, eller sitt sikringsutstyr, 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 pantryer

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sikre at alle utganger og rømningsveier er uten hindringer før taksing, avgang og landing.
- b) Fartøysjefen skal før avgang og landing, og når det anses 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 drift over vann av et helikopter i ytelsesklasse 3 tas hensyn til flygingens varighet og forhold som kan oppstå dersom 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 bakkevirksomhet,
- d) utenfor utpekte røykeområder, i midtgangene 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) områder av passasjerkabinen der det tilføres oksygen.

CAT.OP.MPA.245 Værforhold – Alle luftfartøyer

- a) På IFR-flyginger skal fartøysjefen ikke
 - 1) begynne avgangen, 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 eller bedre enn minsteverdiene for planlegging.

- 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 eller bedre enn gjeldende minsteverdier for planlegging for flyplassen.
- c) På VFR-flyginger skal fartøysjefen begynne avgangen bare dersom gjeldende værrapporter og/eller værvarsler viser at værforholdene langs den delen av ruten som skal flys i forbindelse med VFR, på det aktuelle tidspunkt 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 merforbruk, eller
- b) det forhåndsfastsatte punkt ved bruk av prosedyren med forhåndsfastsatt punkt,

med mindre det foreligger opplysninger som viser at forventede værforhold på ankomsttidspunktet ved bestemmelsesflyplassen og/eller nødvendige alternative bestemmelsesflyplasser er som eller bedre enn gjeldende minsteverdier for flyplassdrift.

CAT.OP.MPA.247 Værforhold – Helikoptre

I tillegg til CAT.OP.MPA.245:

- a) På VFR-flyginger over vann uten land i sikte med helikoptre skal fartøysjefen begynne avgang bare dersom relevante værrapporter og/eller værvarsler viser at skydekkehøyden 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 ***

*: Skydekkehøyden skal være slik at den muliggjør flyging ved den angitte høyden, under og klar av skyer.

** : Helikoptre kan drives i flysikt ned til 800 m, forutsatt at bestemmelsesstedet eller en mellomliggende struktur er kontinuerlig synlig.

***: Helikoptre kan drives i flysikt ned til 1 500 m, forutsatt at bestemmelsesstedet eller en mellomliggende struktur er kontinuerlig synlig.

- c) Flyging med helikoptre til et helikopterdekk eller opphøyd FATO skal gjennomføres bare dersom gjennomsnittlig vindhastighet ved helikopterdekket eller det opphøyde 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 begynne avgangen bare dersom luftfartøyet er fritt for ethvert belegg som kan skade luftfartøyets ytelse og/eller styrbarhet utover det som er tillatt i bokstav a) og AFM.

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 forhold med isdannelse, påtreffer isdannelse, skal fartøysjefen uten opphold forlate forholdene med isdannelse ved en endring i nivå og/eller rute, om nødvendig ved erklæring av en nødssituasjon til ATC.

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 mengde nyttbar drivstoff og olje til å gjennomføre flygingen sikkert, idet det tas hensyn til forventede driftsforhold.

CAT.OP.MPA.265 Avgangsførhold

Før avgangen begynnes, skal fartøysjefen forvise seg om at

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

CAT.OP.MPA.270 Minste flygehøyder

Fartøysjefen eller den flygeren som gjennomføringen av flygingen er delegert til, skal ikke fly under de angitte minste høyder unntatt når

- a) det er nødvendig ved avgang 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 når 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 henhold til følgende kriterier:

- a) Drivstoffkontroller under flyging
 - 1) Fartøysjefen skal sikre at drivstoffkontroller utføres under flyging med jevne mellomrom. Det skal registreres og tas hensyn til gjenværende nyttbart drivstoff med henblikk på å
 - i) sammenligne faktisk forbruk med planlagt forbruk,
 - ii) kontrollere at gjenværende nyttbart drivstoff er tilstrekkelig til å fullføre flygingen i samsvar med bokstav b), og
 - iii) fastslå beregnet gjenværende nyttbart drivstoff ved ankomst til bestemmelsesflyplassen.
 - 2) Relevante drivstoffdata skal registreres.
- b) Drivstoffadministrasjon under flyging
 - 1) Flygingen skal gjennomføres slik at beregnet gjenværende nyttbart drivstoff ved ankomst til bestemmelsesflyplassen ikke er mindre enn
 - i) nødvendig drivstoff 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 beregnet gjenværende nyttbart 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 rådende driftsforhold ved bestemmelsesflyplassen, ved alternativ bestemmelsesflyplass og ved en annen egnet flyplass med sikte på å treffe beslutning om å fortsette til bestemmelsesflyplassen eller omdirigere og lande med minst den endelige drivstoffreserven, eller
 - ii) endelig drivstoffreserve dersom det ikke kreves noen alternativ flyplass, skal fartøysjefen treffe egnet tiltak og fortsette til en egnet flyplass og lande med minst den endelige drivstoffreserven.
- 3) Fartøysjefen skal erklære at det foreligger en nødssituasjon dersom beregnet nyttbart drivstoff ved landing ved nærmeste egnede flyplass der det kan gjennomføres sikker landing, 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 flyging fra beslutningspunktet til bestemmelsesflyplass 1,
 - B) drivstoff til uforutsett merforbruk tilsvarende 5 % av drivstoffet til flyging fra beslutningspunktet til bestemmelsesflyplass 1,
 - C) drivstoff for flyging til alternativ bestemmelsesflyplass 1, dersom det kreves en alternativ bestemmelsesflyplass 1, og
 - D) endelig drivstoffreserve.
 - ii) På en flyging der PDP-prosedyren benyttes til å fortsette til bestemmelsesflyplassen, skal fartøysjefen sikre at gjenværende nyttbart drivstoff på PDP er minst den samlede mengden av
 - A) drivstoff til flyging 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 driftssted 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 korrigerende tiltak for å oppnå sikre flygeforhold.

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

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sikre at når ACAS er installert og i drift, skal det brukes under flyging på en slik måte at flygebesetningen kan få forslag til unnvikelsesmanøvrer (RA) når det oppdages at avstanden til et annet luftfartøy er for liten, med mindre en unormal prosedyre eller forhold som begrenser ytelsen, gjør det nødvendig å undertrykke RA og bruke bare TA eller tilsvarende.
- b) Når en RA produseres av ACAS,
 - 1) skal føreren av luftfartøyet umiddelbart tilpasse seg angivelsene i RA, selv om dette strider mot en instruks fra ATC, med mindre dette vil kunne sette luftfartøyets sikkerhet i fare,
 - 2) skal flygebesetningen, så snart det lar seg gjøre av hensyn til arbeidsbyrden, underrette vedkommende ATC-enhet om eventuelle RA-er som krever avvik fra den aktuelle ATC-instruksen eller -klareringen, og
 - 3) skal flyet når konflikten er løst,
 - i) umiddelbart bringes i samsvar med bekreftet ATC-instruks eller -klarering, og ATC skal underrettes om manøveren, eller
 - ii) overholde eventuelle endrede ATC-klaringer eller -instrukser som er utstedt.

CAT.OP.MPA.296 Bruk av flybåret antikollisjonssystem (ACAS) – Helikoptre

Operatøren skal fastsette prosedyrer for å sikre at når ACAS er installert og i drift, skal det brukes under flyging på en slik måte at det viser TA.

CAT.OP.MPA.300 Innflygings- og landingsforhold

Før en innflyging for landing begynnes, skal fartøysjefen forvise 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 ytelsesopplysninger 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.
- 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 som er drevet i løpet av det siste kalenderåret.

CAT.OP.MPA.320 Luftfartøyskategorier

- a) Luftfartøyskategorier skal bygge på angitt flygehastighet ved rullebaneterskel (V_{AT}), som tilsvarer steilehastighet (V_{SO}) multiplisert med 1,3 eller V_{S1g} multiplisert med 1,23 i landingskonfigurasjonen ved største sertifiserte landingsmasse. Dersom både V_{SO} og V_{S1g} er tilgjengelig, skal den høyeste V_{AT} -verdien benyttes.
- b) Luftfartøyskategoriene i nedenstående tabell skal brukes.

Tabell 1: Luftfartøyskategorier tilsvarende V_{AT} -verdier

Luftfartøy-kategori	VAT
A	Under 91 knop
B	Fra 91 til 120 knop
C	Fra 121 til 140 knop
D	Fra 141 til 165 knop

Vedlegg IV «del CAT»

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.

Underdel C – Luftfartøyers ytelse og driftsbegrensninger

Avsnitt 1 – Fly

Kapittel 1 – Alminnelige krav

CAT.POL.A.100 Ytelsesklasser

- a) Et fly skal drives 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 ytelsesstandarder som sikrer et sikkerhetsnivå tilsvarende det som kreves i det relevante kapittel.

CAT.POL.A.105 Alminnelige bestemmelser

- a) Flyets masse
 - 1) idet avgangen begynnes, eller
 - 2) ved endring av planene underveis, ved det punkt 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 AFM 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 driftsfaktorer som det allerede er korrigert for i ytelsesdata i AFM, 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 avgangskravene i de relevante kapitlene.

Kapittel 2 – Ytelsesklasse A

CAT.POL.A.200 Alminnelige bestemmelser

- a) De godkjente ytelsesdata i AFM skal om nødvendig suppleres med andre data dersom de godkjente ytelsesdata i AFM er utilstrekkelige med hensyn til punkter som å
 - 1) ta hensyn til dårlige driftsforhold som med rimelighet kan forventes, for eksempel avgang og landing på forurensede rullebaner, og
 - 2) 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 Avgang

- a) Massen ved avgang skal ikke overstige største masse ved avgang som angitt i AFM for trykkehøyden og temperaturen i omgivelsene på avgangsflyplassen.
- b) Følgende krav skal oppfylles ved fastsettelse av største tillatte masse ved avgang:
 - 1) Akselerasjon-stopp-strekningen skal ikke overstige tilgjengelig akselerasjon-stopp-strekning (ASDA).
 - 2) Avgangsstrekningen skal ikke overstige tilgjengelig avgangsstrekning, med et hinderfritt stigeområde som ikke overstiger halvparten av tilgjengelig avgangsstrekning (TORA).
 - 3) Strekningen for rulling ved avgang skal ikke overstige TORA.
 - 4) Verdiene for hastigheten V_1 skal være de samme for både avbrutt og fortsatt avgang.
 - 5) På en våt eller forurenset rullebane skal massen ved avgang ikke overstige den som er tillatt for avgang på en tørr rullebane under de samme forhold.
- 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) rullebanehellningen i avgangsretningen,
 - 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 avgang.

CAT.POL.A.210 Hinderklaring ved avgang

- a) Netto stigebane etter avgang skal fastsettes slik at flyet klarer alle hindringer med en loddrett avstand på minst 35 fot eller med en vannrett avstand på minst 90 m pluss $0,125 \times D$, der D er den vannrette avstanden flyet har tilbakelagt fra enden av tilgjengelig avgangsstrekning (TODA), eller enden av avgangsstrekningen dersom en sving er planlagt før enden av TODA. For fly med vingespenn på mindre enn 60 m kan det anvendes en vannrett hinderklaring på halvparten av flyets vingespenn pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.
- b) Ved overholdelse av bokstav a)
- 1) skal det tas hensyn til følgende punkter:
 - i) flyets masse idet rulling ved avgang begynnes,
 - ii) flyplassens trykkehøyde,
 - iii) omgivelsestemperaturen på flyplassen, og
 - iv) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten.
 - 2) Kursendringer skal ikke tillates opp til det punkt der netto stigebane etter avgang har nådd en høyde som tilsvarer halvparten av vingespennet, men minst 50 fot over høyden til enden av TORA. Deretter, opp til en høyde av 400 fot, antas det at flyet ikke krenge med mer enn 15° . Høyere enn 400 fot kan det planlegges med krenkning på mer enn 15° , men ikke mer enn 25° .
 - 3) Alle deler av netto flygebane etter avgang der flyet må krenge mer enn 15° , skal klare alle hindringer innenfor de vannrette avstander angitt i bokstav a), bokstav b) nr. 6 og bokstav b) nr. 7, med en loddrett avstand på minst 50 fot.
 - 4) Drift som benytter økte krengningsvinkler 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 krenkningens innvirkning på driftshastigheter og flygebane, herunder økte strekninger som følge av økte driftshastigheter.
 - 6) I tilfeller der planlagt flygebane 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 avgangsflyplass.

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

- a) Data for netto flygebane underveis med OEI som angitt i AFM, 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 hindringer langs ruten, innenfor en avstand på 9,3 km (5 NM) på hver side av planlagt rutetrasé.
- 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 med minst 2 000 fot loddrett klare alt terreng og alle hindringer langs ruten innenfor en avstand på 9,3 km (5 NM) på hver side av rutetraseen, 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 setter 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 rutetrasé befinne seg mer enn 90 minutters flyging fra en flyplass der gjeldende ytelseskrav for beregnet landingsmasse oppfylles, med mindre flyet overholder bokstav b) til 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 punkt 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 med minst 2 000 fot loddrett klare alt terreng og alle hindringer langs ruten innenfor en avstand på 9,3 km (5 NM) på hver side av den planlagte rutetraseen. 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 punkt av den del 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) 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 setter flyet i stand til å nå flyplassen med nødvendige drivstoffreserver, forutsatt at det anvendes en sikker prosedyre.
- f) Flyets forventede masse på det punkt der de to motorene antas å svikte, skal ikke være mindre enn den som omfatter tilstrekkelig drivstoff til å fortsette til den flyplass der en landing planlegges foretatt, og 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 muliggjør landing med full stopp fra 50 fot over rullebaneterskelen
 - 1) for turbojetfly, innenfor 60 % av tilgjengelig landingsstrekning (LDA), og
 - 2) for turbopropfly, innenfor 70 % av LDA.
- b) For bratte innflyginger skal operatøren bruke data for landingsstrekning 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 landingsstrekning 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 motvindskomponenten eller minst 150 % av medvindskomponenten, og
 - 3) rullebanehellningen i landingsretningen, dersom den er større enn ± 2 %.
- e) For klarering 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.

- 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 klareres dersom det er angitt to alternative flyplasser der bokstav a) til e) kan oppfylles fullt ut. Før innflyging for landing på bestemmelsesflyplassen begynnes, skal fartøysjefen forvise seg om at landing kan foretas ved fullstendig overholdes av bokstav a) til d) og CAT.POL.A.225.
- g) Dersom en operatør ikke kan overholde bokstav e) nr. 2 for bestemmelsesflyplassen, kan flyet klareres bare dersom det er angitt en alternativ flyplass som gjør det mulig fullt ut å overholde bokstav a) til 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 landingsstrekning, bestemt i samsvar med CAT.POL.A.230.
- b) Dersom aktuelle værrapporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttidspunkt kan være forurenset, skal LDA tilsvare minst den høyeste av landingsstrekningen bestemt i samsvar med bokstav a) eller minst 115 % av landingsstrekningen bestemt i samsvar med godkjente data for landingsstrekning på forurensede rullebaner eller tilsvarende. Operatøren skal angi i driftshåndboken om det skal anvendes tilsvarende data for landingsstrekning.
- c) En landingsstrekning 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 AFM inneholder særskilt tilleggsinformasjon om landingsstrekninger på våte rullebaner.
- d) En landingsstrekning 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 AFM inneholder særlig tilleggsinformasjon om landingsstrekninger på forurensede rullebaner.
- e) For bokstav b), c) og d) skal kriteriene i CAT.POL.A.230 få 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 drift med økte krenningsvinkler

- a) Drift med økte krenningsvinkler krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.
- b) For å innhente godkjenning skal operatøren godtgjøre at følgende vilkår er oppfylt:
 - 1) AFM 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 $4,5^\circ$ 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) AFM 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 særlig kjennskap til flyplassen,
 - F) begrensninger og prosedyrer i AFM, 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 strekning som brukes til å beregne tillatt landingsmasse, kan bestå av den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet pluss erklært LDA.
 - 2) Den stat der flyplassen ligger, skal fastslå en offentlig interesse for og driftsmessig nødvendighet av flygingen, på grunn av flyplassens avsides beliggenhet eller fysiske begrensninger for forlengelse av rullebanen.
 - 3) Den loddrette 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) Minstekriteriene for RVR/VIS skal ikke være mindre enn 1 500 m, og vindbegrensninger skal være angitt i driftshåndboken.
 - 5) Krav til flygerens minsteerfaring, opplæring og særlig flyplasskjennskap skal angis og overholdes.
 - 6) Krysningshøyden over begynnelsen av den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet skal være 50 fot.

Vedlegg IV «del CAT»

- 7) Bruk av det erklærte sikkerhetsområdet skal godkjennes av den stat der flyplassen ligger.
- 8) Den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet skal ikke overstige 90 m.
- 9) Bredden av det erklærte sikkerhetsområdet skal ikke være mindre enn det dobbelte av rullebanebredden eller det dobbelte av vingespennet, 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) Tilleggs-kriterier, 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 Alminnelige bestemmelser

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

CAT.POL.A.305 Avgang

- a) Massen ved avgang skal ikke overstige største masse ved avgang som angitt i AFM for trykkehøyden og temperaturen i omgivelsene på avgangsflyplassen.
- b) Den nominelle avgangsstrekningen, slik den er angitt i AFM, skal ikke overstige
 - 1) ved multiplikasjon med en faktor på 1,25, tilgjengelig avgangsrullebane (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 avgangsstrekning (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 rulling ved avgang begynnes,
 - 2) flyplassens trykkehøyde,
 - 3) omgivelsestemperaturen på flyplassen,
 - 4) rullebaneforhold og type rullebanedekke,
 - 5) rullebanehellingen i avgangsretningen, og
 - 6) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten.

CAT.POL.A.310 Hinderklaring ved avgang – Flermotorsfly

- a) Stigebanen etter avgang for fly med to eller flere motorer skal fastsettes slik at flyet klarer alle hindringer med en loddrett avstand på minst 50 fot, eller med en vannrett avstand på minst 90 m pluss $0,125 \times D$, der D er den vannrette avstanden som flyet tilbakelegger fra enden av TODA eller enden av avgangsstrekningen, 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 m kan det anvendes en vannrett hinderklaring på halvparten av flyets vingespenn pluss 60 m pluss $0,125 \times D$. Det skal antas at

- 1) stigebanen etter avgang begynner i en høyde av 50 fot over bakkenivået ved enden av avgangsstrekningen som kreves i CAT.POL.A.305 bokstav b), og slutter i en høyde av 1 500 fot over bakkenivået,
 - 2) flyet ikke krenger før det har nådd en høyde av 50 fot over bakkenivået, og at krenningsvinkelen deretter ikke overstiger 15° ,
 - 3) det oppstår svikt i kritisk motor på det punkt av stigebanen etter avgang med alle motorer i drift der den visuelle referansen med sikte på å unngå hindringer, forventes tapt,
 - 4) gradienten for stigebanen etter avgang fra 50 fot til høyden for antatt motorsvikt er lik gjennomsnittlig gradient med alle motorer i drift under stigning og overgang til underveiskonfigurasjon multiplisert med en faktor på 0,77, og
 - 5) gradienten for stigebanen etter avgang fra høyden som nås i samsvar med bokstav a) nr. 4, til enden av stigebanen etter avgang er lik den stigegradient underveis med OEI som er angitt i AFM.
- 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) til c) skal det tas hensyn til følgende:
- 1) flyets masse idet rulling ved avgang begynnes,
 - 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 minsthøyder 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 muliggjør 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 landingsstrekning 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 landingsstrekning utregnet i samsvar med bokstav a) og skal overholde CAT.POL.A.350.
- d) For klarering av flyet i samsvar med bokstav a) til 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 en operatør ikke kan overholde bokstav d) nr. 2 for bestemmelsesflyplassen, kan flyet klareres bare dersom det er angitt en alternativ flyplass som gjør det mulig fullt ut å overholde bokstav a) til 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 landingsstrekning, 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 forurenset, skal ikke landingsstrekningen overstige LDA. Operatøren skal angi i driftshåndboken de data for landingsstrekning som skal anvendes.
- c) En landingsstrekning på en våt rullebane som er kortere enn det som kreves i bokstav a), men ikke mindre enn det som kreves i henhold til CAT.POL.A.330 bokstav a), kan brukes dersom AFM inneholder særlig tilleggsinformasjon om landingsstrekninger på våte rullebaner.

CAT.POL.A.340 Krav til stigning ved avgang og landing

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

- a) Stigning ved avgang
- 1) All motorer i drift
 - i) Stabil stigegradient etter avgang skal være minst 4 % med
 - A) avgangseffekt 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 avgangsposisjon, og
 - D) en stigehastighet som minst er høyere enn $1,1 V_{MC}$ (minste styrehastighet på eller nær bakken) og $1,2 V_{S1}$ (steilehastighet eller minste stabile flygehastighet i landingskonfigurasjonen).
 - 2) OEI
 - i) Stabil stigegradient ved en høyde på 400 fot over avgangsnivået skal være målbart positivt med
 - A) den kritiske motoren ute av drift og dens propell i stilling for minste motstand,
 - B) gjenværende motor på avgangseffekt,
 - C) understellet trukket opp,
 - D) vingeklaffene i avgangsposisjon, og
 - E) en stigehastighet tilsvarende den som oppnås ved 50 fot.
 - ii) Stabil stigegradient skal ikke være mindre enn 0,75 % ved en høyde av 1 500 fot over avgangsnivået 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) understellet trukket opp,
 - D) vingeklaffene trukket opp, og
 - E) en stighastighet på minst $1,2 V_{S1}$.
- b) Stigning ved landing
- 1) All 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) understellet nedfelt,
 - C) vingeklaffene i landingsposisjon, og
 - D) en stighastighet tilsvarende V_{REF} (referansestighastighet ved landing).
 - 2) OEI
 - i) Stabil stigegradient skal ikke være mindre enn 0,75 % ved en høyde av 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) understellet trukket opp,
 - D) vingeklaffene trukket opp, og
 - E) en stighastighet på minst $1,2 V_{S1}$.

CAT.POL.A.345 Godkjenning av bratte innflyginger

- a) Bratte innflyginger med glidebanevinkler på $4,5^\circ$ 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) AFM 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 DH og MDA,
 - D) tilgjengelig utstyr om bord,
 - E) flygerens kvalifikasjoner og særlig kjennskap til flyplassen,
 - F) begrensninger og prosedyrer i AFM, 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 strekning som brukes til å beregne tillatt landingsmasse, kan bestå av den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet pluss erklært LDA.
 - 2) Bruk av det erklærte sikkerhetsområdet skal godkjennes av den stat 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 av det erklærte sikkerhetsområdet skal ikke være mindre enn det dobbelte av rullebanebredden, sentrert om forlengelsen av rullebanesenterlinjen.
 - 7) Krysningshøyden over begynnelsen av den anvendbare lengden av det erklærte sikkerhetsområdet skal være 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 minsteerfaring, opplæring og særlig flyplasskjennskap skal angis og overholdes.
 - 10) Tilleggsriterier, 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 Avgang

- a) Massen ved avgang skal ikke overstige største masse ved avgang som angitt i AFM for trykkehøyden og temperaturen i omgivelsene på avgangsflyplassen.
- b) For fly som har data for avgangsbanens lengde i AFM som ikke tar hensyn til muligheten for motorsvikt, skal den strekningen som flyet krever fra begynnelsen av rulling ved avgang for å nå en høyde på 50 fot over bakkenivået med alle motorer i drift og innenfor angitte forhold med største motoreffekt ved avgang, 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 overstige tilgjengelig avgangsrullebane (TORA) ved avgangsflyplassen.
- c) For fly som har data for avgangsbanens lengde i AFM som tar hensyn til muligheten for motorsvikt, skal følgende krav være oppfylt i samsvar med spesifikasjonene i AFM:
 - 1) Akselerasjon-stopp-strekningen skal ikke overstige ASDA.
 - 2) Avgangsstrekningen skal ikke overstige tilgjengelig avgangsstrekning (TODA), med et hinderfritt stigeområde som ikke overstiger halvparten av TORA.
 - 3) Strekningen for rulling ved avgang skal ikke overstige TORA.
 - 4) Verdierne for hastigheten V_1 skal være de samme for avbrutt og fortsatt avgang, og
 - 5) På en våt eller forurenset rullebane skal massen ved avgang ikke overstige den som er tillatt for avgang på en tørr rullebane under de samme forhold.
- d) Det skal tas hensyn til følgende:
 - 1) flyplassens trykkehøyde,
 - 2) omgivelsestemperaturen på flyplassen,
 - 3) rullebaneforhold og type rullebanedekke,
 - 4) rullebanehellingen i avgangsretningen,
 - 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 avgang.

CAT.POL.A.405 Hinderklaring ved avgang

- a) Stigebanen ved avgang med OEI skal være slik at flyet klarer alle hindringer med en loddrett avstand på minst 50 fot pluss $0,01 \times D$, eller med en vannrett avstand på minst 90 m pluss $0,125 \times D$, der D er den vannrette strekningen som flyet har tilbakelagt fra enden av TODA. For fly med vingespenn på mindre enn 60 m kan det anvendes en vannrett hinderklaring på halvparten av flyets vingespenn pluss 60 m pluss $0,125 \times D$.

- b) Stigebanen ved avgang skal begynne i en høyde av 50 fot over bakkenivået ved enden av avgangsstrekningen som kreves i CAT.POL.A.405 bokstav b) eller eventuelt c), og slutter i en høyde av 1 500 fot over bakkenivået.
- c) Ved overholdelse av bokstav a) skal det tas hensyn til følgende:
 - 1) flyets masse idet rulling ved avgang begynnes,
 - 2) flyplassens trykkehøyde,
 - 3) omgivelsestemperaturen på flyplassen, og
 - 4) høyst 50 % av den rapporterte motvindskomponenten eller minst 150 % av den rapporterte medvindskomponenten.
- d) Kursendringer skal ikke være tillatt før det punkt på stigebanen der en høyde på 50 fot over bakkenivået er nådd. Deretter, opp til en høyde av 400 fot, antas det at flyet ikke krenger med mer enn 15°. Høyere enn 400 fot kan det planlegges med krenkning på mer enn 15°, men ikke mer enn 25°. Det skal tas tilstrekkelig hensyn til krenkningens innvirkning på driftshastigheter og flygebane, herunder økte strekninger som følge av økte driftshastigheter.
- 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 overholde bokstav a) til f) 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 avgangsflyplass.

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 stigehastighet 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 minstehøyder 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 klare hindringer innenfor 9,3 km (5 NM) på hver side av planlagt rutetrasé med en loddrett klaring på minst
 - 1) 1 000 fot dersom stigehastigheten er null eller større, eller
 - 2) 2 000 fot dersom stigehastigheten er mindre enn null.
- b) Flygebanen skal ha en positiv helling i en høyde på 450 m (1 500 fot) over den flyplassen der landingen antas utført etter en svikt i én motor.
- c) Flyets tilgjengelige stigehastighet skal antas å være 150 fot per minutt mindre enn brutto stigehastighet.
- 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 setter 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 rutetrasé befinne seg mer enn 90 minutters flyging fra en flyplass der gjeldende ytelseskrav for beregnet landingsmasse oppfylles, med mindre flyet overholder bokstav b) til 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 loddrett 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 punkt av den del 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 punkt der de to motorene antas å svikte, skal ikke være mindre enn den som omfatter tilstrekkelig drivstoff til å fortsette til den flyplass der en landing planlegges foretatt, og ankomme flyplassen i en høyde av minst 1 500 fot direkte over landingsområdet, og deretter fly i denne høyden i 15 minutter.
- e) Flyets tilgjengelige stigehastighet 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 setter 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 AFM for den høyde, dersom dette er angitt i AFM, den omgivelsestemperatur 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 klarering av flyet skal det antas at
 - 1) flyet lander på den meste 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 en operatør ikke kan overholde bokstav b) nr. 2 for bestemmelsesflyplassen, kan flyet klareres 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 værreporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttidspunkt kan være våt, skal LDA minst tilsvare nødvendig landingsstrekning, bestemt i samsvar med CAT.POL.A.430, multiplisert med en faktor på 1.15.
- b) Dersom aktuelle værreporter og/eller værvarsler viser at rullebanen ved beregnet ankomsttidspunkt kan være forurenset, skal ikke landingsstrekningen overstige LDA. Operatøren skal angi i driftshåndboken de data for landingsstrekning som skal anvendes.

Avsnitt 2 – Helikoptre

Kapittel 1 – Almennelige krav

CAT.POL.H.100 Virkeområde

- a) Helikoptre skal drives i samsvar med gjeldende krav til ytelsesklasse.
- b) Helikoptre skal drives i ytelsesklasse 1
 - 1) når de drives til/fra flyplasser eller driftssteder i et tettbygd ugjestmildt område, unntatt når de drives til/fra et sted av interesse for offentligheten (PIS) i samsvar med CAT.POL.H.225, eller
 - 2) når de har MOPSC på over 19, unntatt når de drives 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 ni, drives i ytelsesklasse 1 eller 2.
- d) Med mindre noe annet er fastsatt i bokstav b), skal helikoptre som har MOPSC på høyst ni, drives i ytelsesklasse 1, 2 eller 3.

CAT.POL.H.105 Almennelige bestemmelser

- a) Helikopterets masse
 - 1) idet avgangen begynnes, eller
 - 2) ved endring av planene underveis, ved det punkt 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 slik drivstoffdumping som er fastsatt i det relevante kravet.
- b) Godkjente ytelsesdata i AFM 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 driftsfaktorer som det allerede er korrigert for i ytelsesdata i AFM, 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 avgang, stigebane etter avgang og landing, ikke være mer enn 50 % av den rapporterte stabile motvindskomponenten på minst 5 knop.

- B) Dersom avgang og landing med en medvindskomponent er tillatt i AFM, og i alle tilfeller for stigebanen etter avgang, 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 avgang 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 sammenheng med krav til hinderklaring skal det tas hensyn til et hinder utenfor FATO, i stigebanen etter avgang, eller flygebanen for avbrutt innflyging, dersom den sideveis avstanden fra nærmeste punkt på bakken under den planlagte flygebanen ikke er lengre enn følgende:
 - 1) For VFR-drift:
 - i) halvparten av minste bredde definert i AFM – 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 « $0,25 \times D$ » eller «3 m»,
 - iii) pluss:
 - A) $0,10 \times$ strekningen DR for VFR-drift om dagen, eller
 - B) $0,15 \times$ strekningen DR for VFR-drift om natten.
 - 2) For IFR-drift:
 - i) « $1,5 \times D$ » eller 30 m, idet den høyeste verdien velges, pluss:
 - A) $0,10 \times$ strekningen DR, for IFR-drift med nøyaktige visuelle referanser,
 - B) $0,15 \times$ strekningen DR, for IFR-drift med standard visuelle referanser, eller
 - C) $0,30 \times$ strekningen DR for IFR-drift 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 avgangsstrekningen.
 - 3) For drift med begynnende avgang som gjennomføres 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 befinne seg før enden av nødvendig avgangsstrekning for helikoptre (TODRH) i ytelsesklasse 1 eller før det definerte punktet etter avgang (DPATO) for helikoptre i ytelsesklasse 2.

- b) For avgang ved hjelp av en ryggeprosedyre eller prosedyre for 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 bakken under den planlagte flygebanen ikke er lengre enn
- 1) halvparten av minste bredde definert i AFM, eller når ingen bredde er definert, « $0,75 \times D$ »,
 - 2) pluss den høyeste verdien av « $0,25 \times D$ » eller «3 m»,
 - 3) pluss:
 - i) for VFR-drift om dagen, $0,10 \times$ den strekning som er tilbakelagt fra bakkanten av FATO, eller
 - ii) for VFR-drift om natten, $0,15 \times$ den strekning 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 dagsdrift, dersom det er sikret at navigasjonsnøyaktighet kan oppnås ved hjelp av egnede visuelle referanser under stigningen,
 - 2) $10 \times R$ for nattdrift, 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 m i alle andre tilfeller.

Kapittel 2 – Ytelsesklasse 1

CAT.POL.H.200 Almennelige bestemmelser

Helikoptre i ytelsesklasse 1 skal være sertifisert i kategori A eller tilsvarende.

CAT.POL.H.205 Avgang

- a) Massen ved avgang skal ikke overstige største masse ved avgang angitt i AFM for prosedyren som skal brukes.
- b) Massen ved avgang skal være slik at
 - 1) det er mulig å avbryte avgang og landing på FATO ved oppdagelse av svikt i kritisk motor ved eller før beslutningspunktet under avgang (TDP),
 - 2) nødvendig strekning for avbrutt avgang (RTODRH) ikke overstiger tilgjengelig strekning for avbrutt avgang (RTODAH), og
 - 3) TODRH ikke overstiger tilgjengelig avgangsstrekning (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 avgangen, klare alle hindre til enden av TODRH med en loddrett margin på ikke mindre enn 10,7 m (35 fot).
- c) Ved overholdelse av bokstav a) og b) skal det tas hensyn til de relevante parameterne i CAT.POL.H.105 bokstav c) på flyplassen eller driftsstedet under utflyging.
- d) Den delen av avgang opp til og med TDP skal gjennomføres med bakken i sikte slik at en avbrutt avgang kan gjennomføres.
- e) For avgang 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 Stigebane etter avgang

- a) Fra enden av TODRH med oppdagelse av svikt i kritisk motor ved TDP:
 - 1) Massen ved avgang skal være slik at stigebanen etter avgang gir en loddrett klaring over alle hindre i stigebanen på minst 10,7 m (35 fot) for VFR-drift og 10,7 m (35 fot) + $0,01 \times$ strekningen DR for IFR-drift. Det skal tas hensyn bare til hindre som angitt i CAT.POL.H.110.
 - 2) Dersom det foretas en retningsendring på over 15°, skal det tas tilstrekkelig hensyn til krenningens innvirkning på evnen til å overholde kravene til hinderklaring. Denne svingen skal ikke begynnes før en høyde av 61 m (200 fot) over avgangsnivået nås, med mindre det er del av en godkjent prosedyre i AFM.
- b) Ved overholdelse av bokstav a) skal det tas hensyn til de relevante parameterne i CAT.POL.H.105 bokstav c) på flyplassen eller driftsstedet under utflyging.

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

- a) Helikopterets masse og flygebanen på alle punkter langs ruten med den kritiske motor 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 bakken i sikte, tillater helikopterets masse en stigehastighet på minst 50 fot/minutt med den kritiske motoren ute av drift i en høyde av minst 300 m (1 000 fot), eller 600 m (2 000 fot) i fjellterrengområder over alle terrenger og 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 bakken i sikte, tillater flygingen at helikopteret fortsetter flygingen fra marsjhøyden til en høyde av 300 m (1 000 fot) over en landingsplass der landing kan foretas i samsvar med CAT.POL.H.220. Flygebanen klarer loddrett med minst 300 m (1 000 fot) eller 600 m (2 000 fot) i fjellterrengområder alle terrenger og 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 bakken i sikte, gjør flygebanen det mulig for helikopteret å fortsette flygingen fra marsjhøyden til en høyde av 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) antas 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 driftsstedet 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 skal 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 AFM 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 klare alle hindre i flygebanen med en loddrett margin på 10,7 m (35 fot). Det skal tas hensyn bare til hindre som angitt 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) klare alle hindringer i innflygingsbanen, og
 - 2) lande og stoppe innenfor FATO.

- d) Ved overholdelse av bokstav a) til c) skal det tas hensyn til de relevante parameterne i CAT.POL.H.105 (c) for beregnet landingstidspunkt ved bestemmelsesflyplassen eller -driftsstedet, eller et eventuelt alternativ.
- e) Den del av landingen fra LDP til landing skal gjennomføres med bakken i sikte.

CAT.POL.H.225 Helikopterdrift til/fra et sted av interesse for offentligheten

- a) Drift til/fra et sted av interesse for offentligheten (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 ble fastsatt før 1. juli 2002.
 - 2) Størrelsen eller hindermiljøet muliggjør ikke samsvar med ytelsesklasse 1.
 - 3) Driften gjennomføres med et helikopter med MOPSC på høyst seks.
 - 4) Operatøren overholder CAT.POL.H.305 bokstav b) n. 2 og bokstav b) nr. 3.
 - 5) Helikoptermassen overstiger ikke største masse angitt i AFM for en stigegradient på 8 % i vindstille ved egnet sikkerhetshastighet under avgang (V_{TOSS}) med den kritiske motor ute av drift og de gjenværende motorer i drift ved en egnet motoreffekt.
 - 6) Operatøren har forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet og den stat der PIS ligger.
- 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 avgang 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 Almennelige bestemmelser

Helikoptre i ytelsesklasse 2 skal være sertifisert i kategori A eller tilsvarende.

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

- a) Drift uten mulighet til sikker nødlanding under avgang 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) driftstype.
 - 2) gjennomføre følgende vilkår:
 - i) nå og opprettholde produsentens definerte regler for modifisering av helikopter/motor,
 - ii) treffe tiltak for forebyggende vedlikehold anbefalt av helikopter- eller motorprodusenten,
 - iii) inkludere avgangs- og landingsprosedyrer i driftshåndboken, dersom de ikke allerede finnes i AFM,
 - iv) angi 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) opprette et bruksovervåkingssystem (UMS).

CAT.POL.H.310 Avgang

- a) Massen ved avgang skal ikke overstige største masse angitt for en stigeastighet på 150 fot/min ved 300 m (1 000 fot) over flyplassens eller driftsstedets nivå med den kritiske motor ute av drift og den gjenværende motor / de gjenværende motorer i drift ved en egnet motoreffekt.
- b) For annen drift enn angitt i CAT.POL.H.305 skal avgangen gjennomføres slik at sikker nødlanding kan foretas inntil det punkt der sikker fortsettelse av flygingen er mulig.
- c) For drift i samsvar med CAT.POL.H.305, i tillegg til kravene i bokstav a),
 - 1) skal massen ved avgang ikke overstige største masse angitt i AFM for AEO OGE-hovring i vindstille med alle motorer i drift ved en egnet motoreffekt, eller
 - 2) for drift fra et helikopterdekk
 - i) med et helikopter som har MOPSC på over 19, eller

- ii) et helikopter som drives fra et helikopterdekk i et ugjestmildt område, skal massen ved avgang ta hensyn til prosedyren, forebygging av berøring av helikopterdekkets kant samt landing som er relevant for høyden av helikopterdekket med den kritiske motor / de kritiske motorer ute av drift og de gjenværende motorene i drift ved en 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 utflygingspunktet.
- e) Den del av avgangen før kravet i CAT.POL.H.315 oppfylles, skal gjennomføres med bakken i sikte.

CAT.POL.H.315 Stigebane etter avgang

Fra det definerte punktet etter avgang (DPATO), eller eventuelt høyst 200 fot over avgangsnivået skal kravet i CAT.POL.H.210 bokstav a) nr. 1, bokstav a) nr. 2 og bokstav b), med den kritiske motor ute av drift, 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 stigehastighet på 150 fot/min ved 300 m (1 000 fot) over flyplassens eller driftsstedets nivå med den kritiske motor ute av drift og den gjenværende motor / de gjenværende motorer i drift ved en egnet motoreffekt.
- b) Dersom den kritiske motor 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 annen drift enn angitt i CAT.POL.H.305 foreta en sikker nødlanding.
- c) For drift i samsvar med CAT.POL.H.305, i tillegg til kravene i bokstav a),
 - 1) skal landingsmassen ikke overstige største masse angitt i AFM for en AEO OGE-hovring i vindstille med alle motorer i drift ved en egnet motoreffekt, eller
 - 2) for drift til et helikopterdekk
 - i) med et helikopter som har MOPSC på over 19, eller
 - ii) et helikopter som drives fra et helikopterdekk i et ugjestmildt område, skal landingsmassen ta hensyn til prosedyren og landingen som er relevant for høyden av helikopterdekket med den kritiske motor ute av drift og den gjenværende motor / de gjenværende motorer i drift ved en 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 del av landingen som kravet i bokstav b) nr. 1 ikke kan overholdes etter, skal gjennomføres med bakken i sikte.

Kapittel 4 – Ytelsesklasse 3

CAT.POL.H.400 Almennelige bestemmelser

- a) Helikoptre i ytelsesklasse 3 skal være sertifisert i kategori A eller tilsvarende, eller kategori B.
- b) Drift skal gjennomføres bare i et gjestmildt område, unntatt
 - 1) ved drift i samsvar med CAT.POL.H.420, eller
 - 2) for avgangs- og landingsfasen, ved drift i samsvar med bokstav c).
- c) Forutsatt at operatøren er godkjent i henhold til CAT.POL.H.305, kan det gjennomføres drift til/fra en flyplass eller et driftssted utenfor et tettbygd ugjestmildt område uten mulighet for sikker nødlanding
 - 1) under avgang, før V_y (hastighet for beste stigehastighet) eller 200 fot over avgangsnivået nås, eller
 - 2) under landing, under 200 fot over landingsnivået.
- d) Det skal ikke gjennomføres drift
 - 1) uten bakken i sikte,
 - 2) om natten,
 - 3) når skydekkehøyden er under 600 fot, eller
 - 4) når sikten er under 800 m.

CAT.POL.H.405 Avgang

- a) Massen ved avgang skal være lavere enn
 - 1) MCTOM, eller
 - 2) største masse ved avgang angitt for HIGE med alle motorer i drift ved avgangseffekt, eller dersom forholdene er slik at HIGE sannsynligvis ikke kan fastsettes, massen ved avgang angitt for HOGE med alle motorer i drift ved avgangseffekt.
- 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 relevante 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 avgangseffekt, eller dersom forholdene er slik at HIGE sannsynligvis ikke kan fastsettes, landingsmassen for HOGE med alle motorer i drift ved avgangseffekt.
- 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 Helikopterdrift i ugjestmilde områder utenfor et tettbygd område

- a) Drift over et ikke-tettbygd ugjestmildt område uten mulighet for sikker nødlanding med turbindrevne helikoptre med MOPSC på høyst seks skal gjennomføres bare dersom operatøren har fått godkjenning fra vedkommende myndighet.
- b) For å oppnå og opprettholde slik godkjenning skal operatøren
 - 1) gjennomføre denne driften bare i et fjellendt eller avsidesliggende område som ansvarlig myndighet for det aktuelle området har angitt og godkjent,
 - 2) ikke gjennomføre denne driften 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 drift 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 driften skal luftfartøyets last, masse og tyngdepunkt (CG) overholde begrensninger angitt i AFM, 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 anvendes, og med ni års mellomrom dersom flåtens masse anvendes. De akkumulerte virkninger 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 medregnet i flyets tørre driftsmasse ved veiing eller ved bruk av standardmasser. Innvirkningen av deres plassering på luftfartøyets CG skal bestemmes.
- e) Operatøren skal bestemme massen av nyttelasten, herunder enhver balast, 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 demonstrerer 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 angitt i driftshåndboken.
- h) Operatøren skal sikre at lastingen av
 - 1) vedkommendes luftfartøy skjer under tilsyn av kvalifisert personell, og
 - 2) nyttelasten samsvarer med dataene som anvendes til å beregne luftfartøyets masse og balanse.
- i) Operatøren skal overholde ytterligere strukturelle begrensninger som gulvstyrkebegrensninger, største last per løpemeter, største masse per lasterom og største antall seter. For helikoptre skal operatøren i tillegg ta hensyn til endringer i lastingen underveis.
- j) Operatøren skal i driftshåndboken angi de prinsipper og metoder som gjelder for lastingen og masse- og balansesystemet som oppfyller kravene i bokstav a) til i). Dette systemet skal omfatte alle typer planlagt drift.

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 sette fartøysjefen i stand til å fastslå at lasten og dens fordeling er slik at luftfartøyets grenseverdier for masse og balanse ikke overskrides. Masse- og balansedokumentasjonen skal inneholder følgende opplysninger:
- 1) luftfartøyets 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 ikke CG-posisjonen nødvendigvis å stå i masse- og balansedokumentasjonen dersom for eksempel lastfordelingen er i samsvar med en forhåndsberegnet balansetabell, eller dersom det kan godtgjøres at det kan sikres en korrekt balanse for den planlagte driften, uansett hva den faktiske lasten er.
 - 6) drivstoffmassen ved avgang og massen av drivstoff til flygingen,
 - 7) massen av eventuelle andre forbruksvarer enn drivstoff,
 - 8) lastens sammensetning, herunder passasjerer, bagasje, gods og ballast,
 - 9) masse ved avgang, landingsmasse og masse uten drivstoff,
 - 10) gjeldende CG-posisjoner for luftfartøyet, og
 - 12) grenseverdier for masse og CG.
- 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 balansedokumentasjon utarbeides av et edb-basert system for masse og balanse, skal operatøren verifisere utdataenes integritet.
- c) Den som kontrollerer lastingen av luftfartøyet, skal ved underskrift for hånd eller tilsvarende stadfeste at lasten og dens fordeling 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 klarering. Operatøren skal demonstrere det aktuelle systemets egnethet og pålitelighet.

Underdel D – Instrumenter, data, utstyr

Avsnitt 1 – Fly

CAT.IDE.A.100 Instrumenter og utstyr – Almennelige bestemmelser

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til denne del, skal være godkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, unntatt for følgende elementer:
- 1) reservesikringer,
 - 2) uavhengige håndlykter,
 - 3) presisjonsur,
 - 4) kartholder,
 - 5) førstehjelpsskrin
 - 6) medisinsk nødutstyr,
 - 7) megafoner,
 - 8) overlevings- og signaleringsutstyr,
 - 9) drivankre og utstyr til fortøyning, og
 - (10) barnesikringsutstyr.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til denne del, og som ikke må godkjennes i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, men medbringes på en flyging, skal overholde følgende:
- 1) Opplysningene gitt av disse instrumentene, dette utstyret eller dette tilbehøret skal ikke benyttes av flygebesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 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 svikt eller feilfunksjon.
- d) Dersom utstyr skal brukes av et flygebesetningsmedlem ved vedkommendes plass under flyging, skal det lett kunne betjenes fra denne plassen. Dersom en utstyrsenhet skal betjenes av flere enn ett flygebesetningsmedlem, skal den være slik installert at den lett kan betjenes fra enhver plass der det kan kreves at den betjenes.
- e) Instrumenter som brukes av alle flygebesetningsmedlemmer, skal være slik innrettet at flygebesetningsmedlemmet 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 flygebanen.
- f) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

CAT.IDE.A.105 Minsteutstyr for flyging

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

- a) flyet drives i samsvar med operatørens MEL, eller
- b) operatøren er godkjent av vedkommende myndighet til å drive flyet innenfor rammene av referanseminsteutstyrlisten (MMEL).

CAT.IDE.A.110 Reservesikringer

- a) Fly skal være utstyrt med reservesikringer, av styrker som kreves for vern av hele kretsen, til utskifting av de sikringer 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 drives om dagen, skal være utstyrt med
 - 1) antikollisjonslyssystem
 - 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 uavhengig håndlykt for hvert besetningsmedlem som kreves om bord, som er lett tilgjengelig for besetningsmedlemmene når de sitter ved sine plasser.
- b) Fly som skal drives om natten, skal i tillegg være utstyrt med
 - 1) navigasjons-/posisjonslys,
 - 2) to landingslys eller ett enkelt lys med to glødetråder med separat strømforsyning, og
 - 3) lys som overholder internasjonale bestemmelser for å hindre kollisjoner til sjøs, dersom flyet er et sjøfly.

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

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

CAT.IDE.A.125 VFR-drift om dagen – Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Fly som drives om dagen i henhold til VFR, skal være utstyrt med følgende utstyr, tilgjengelig ved flygerplassen:

- a) Et hjelpemiddel som måler og viser
 - 1) magnetisk retning,
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder,

- 3) trykkehøyde,
 - 4) angitt hastighet,
 - 5) stigehastighet,
 - 6) sving og krenkning,
 - 7) flygestilling, og
 - 8) retning.
- b) Et hjelpemiddel som viser
- 1) utvendig lufttemperatur,
 - 2) mach-tall dersom hastighetsbegrensningene er uttrykt i mach-tall, og
 - 3) når strømforsyningen til de nødvendige flygeinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- c) Dersom det kreves to flygere til driften, skal styrmannen ha et ytterligere eget hjelpemiddel som viser
- 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt hastighet,
 - 3) stigehastighet,
 - 4) sving og krenkning,
 - 5) flygestilling, og
 - 6) retning.
- d) Et hjelpemiddel 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 ni, og
 - 2) fly som første gang fikk utstedt eget CofA 1. april 1999 eller senere.
- e) Enmotorsfly som første gang fikk utstedt eget CofA før 22. mai 1995, er fritatt for kravene i bokstav a) nr. 6, bokstav a) nr. 7, bokstav a) nr. 8 og bokstav b) nr. 1 dersom samsvar ville kreve ettermontering.

CAT.IDE.A.130 IFR-drift om natten – Flyge- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Fly som drives om natten i henhold til VFR eller i henhold til IFR, skal være utstyrt med følgende utstyr, tilgjengelig ved flygerplassen:

- a) Et hjelpemiddel som måler og viser
- 1) magnetisk retning,
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - 3) angitt hastighet,
 - 4) stigehastighet,
 - 5) sving og krenkning, eller for fly utstyrt med et reservehjelpemiddel for måling og visning av flygestilling, krenkning,

- 6) flygestilling, og
 - 7) stabilisert retning.
- b) To hjelpemidler som måler og viser trykkehøyde.
- c) Et hjelpemiddel som viser
- 1) utvendig lufttemperatur,
 - 2) mach-tall dersom hastighetsbegrensningene er uttrykt i mach-tall, og
 - 3) når strømforsyningen til de nødvendige flygeinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- d) Et hjelpemiddel for forebygging av feilfunksjon i fartsmålersystemene som kreves i henhold til bokstav a) nr. 3 og bokstav h) nr. 2 på grunn av kondensering eller isdannelse.
- e) Et hjelpemiddel for varsling av flygebesetningen om svikt i hjelpemiddelet som kreves i henhold til bokstav d) for fly
- 1) utstedt med eget CofA 1. april 1998 eller senere, eller
 - 2) utstedt med eget CofA før 1. april 1998 med MCTOM på over 5 700 kg, og med MOPSC på over ni.
- 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 det kreves to flygere til driften, et eget hjelpemiddel for styrmannen som viser
- 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt hastighet,
 - 3) stigeastighet,
 - 4) sving og krenkning,
 - 5) flygestilling, og
 - 6) stabilisert retning.
- i) Et reservehjelpemiddel 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 ni som
- 1) drives kontinuerlig under normal drift, 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, idet det tas hensyn til annen belastning på nødstrømforsyningen samt driftsprosedyrer,
 - 3) virker uavhengig av ethvert annet hjelpemiddel for måling og visning av flygestilling,
 - 4) virker automatisk etter en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet,
 - 5) er tilstrekkelig belyst under alle driftsfaser, 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 nattdrift.

CAT.IDE.A.135 Tilleggsutstyr for enkeltflygerdrift i henhold til IFR

Fly som drives 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 ni, 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 ni, og som første gang fikk utstedt eget CofA 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)

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

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

Turbindrevne fly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over 19 skal være utstyrt med ACAS II.

CAT.IDE.A.160 Flybåret værvarslingsutstyr

Følgende skal være utstyrt med flybåret værvarslingsutstyr når de drives om natten eller under IMC i områder der torden eller andre potensielt farlige værforhold som anses som påviselige med flybåret værvarslingsutstyr, 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 ni.

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

- a) Fly som drives under forventede eller faktiske forhold med isdannelse om natten, skal være utstyrt med et hjelpemiddel for å belyse eller oppdage isdannelse.
- b) Hjelpemiddelet 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 drives av flere enn ett flygebesetningsmedlem, skal være utstyrt med et flytelefonsystem for flygebesetningen, herunder hodetelefoner og mikrofoner for bruk av 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 CofA før 1. april 1965, og som allerede var registrert i en medlemsstat 1. april 1995.

CAT.IDE.A.180 Høytaleranlegg

Fly med MOPSC på over 19 skal være utstyrt med et høytaleranlegg.

CAT.IDE.A.185 Taleregistrator

- a) Følgende fly skal være utstyrt med en taleregistrator (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 ni, og som første gang fikk utstedt eget CofA 1. januar 1990 eller senere.
- b) CVR skal kunne lagre opptak fra minst
 - 1) de to siste timene for fly omhandlet i bokstav a) nr. 1 dersom eget CofA ble utstedt 1. april 1998 eller senere,
 - 2) de 30 siste minuttene for fly omhandlet i bokstav a) nr. 1 dersom eget CofA ble utstedt før 1. april 1998, eller
 - 3) de 30 siste minuttene for fly omhandlet i bokstav a) nr. 2.
- c) CVR skal med henvisning til en tidsskala gjøre opptak av
 - 1) talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen,
 - 2) talekommunikasjon mellom flygebesetningsmedlemmer ved hjelp av flytelefonsystemet eller høytaleranlegget, dersom et slikt er installert,
 - 3) lydbildet i førerkabinen, herunder uten avbrudd,
 - i) for fly som første gang fikk utstedt eget CofA 1. april 1998 eller senere, lydsignaler fra hver svanehalsmikrofon og maskemikrofon som er i bruk,

Vedlegg IV «del CAT»

- ii) for fly som er omhandlet i bokstav a) nr. 2, og som første gang fikk utstedt eget CofA før 1. april 1998, lydsignaler 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) CVR 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 CVR for fly som fikk utstedt eget CofA 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 CVR, avhengig av tilgjengeligheten på strømforsyning, begynne å registrere så tidlig som mulig under kontroller 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 omhandlet i bokstav a) nr. 1, og som fikk utstedt eget CofA etter 1. april 1998, eller
 - 2) fly som er omhandlet i bokstav a) nr. 2.
- f) CVR skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

CAT.IDE.A.190 Ferdskriver

- a) Følgende fly skal være utstyrt med en ferdskriver (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 som har MCTOM på over 5 700 kg, og som første gang fikk utstedt eget CofA 1. juni 1990 eller senere,
 - 2) turbindrevne fly som har MCTOM på over 5 700 kg, og som første gang fikk utstedt eget CofA før 1. juni 1990,
 - 3) turbindrevne flermotorsfly som har MCTOM på høyst 5 700 kg, som har MOPSC på over ni, og som første gang fikk utstedt eget CofA 1. april 1998 eller senere.
- b) FDR skal registrere:
 - 1) tidspunkt, høyde, flygehastighet, normal akselerasjon og styrekurs og være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 25 siste timene for fly omhandlet 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, konfigurasjon av innretninger for løft og luftmotstand og være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 25 siste timene for fly omhandlet i bokstav a) nr. 1 som har MCTOM på under 27 000 kg, og som første gang fikk utstedt eget CofA før 1. januar 2016,
 - 3) parametrene som kreves for nøyaktig å fastslå flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt, konfigurasjon og funksjon og være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 25 siste timene for fly omhandlet i bokstav a) nr. 1 og a)

nr. 2 som har MCTOM på over 27 000 kg, og som første gang fikk utstedt eget CofA før 1. januar 2016,

- 4) parametrene som kreves for nøyaktig å fastslå flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt, konfigurasjon av innretninger for løft og luftmotstand og være i stand til å bevare data registrert i løpet av de minst 10 siste timene for fly omhandlet i bokstav a) nr. 3 som første gang fikk utstedt eget CofA før 1. januar 2016, eller
 - 5) parametrene som kreves for nøyaktig å fastslå flyets flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt, konfigurasjon og funksjon og være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de 25 siste timene for fly omhandlet i bokstav a) nr. 1 og bokstav a) nr. 3 som første gang fikk utstedt eget CofA 1. januar 2016 eller senere.
- c) Data skal hentes fra kilder i flyet som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flygebesetningen.
 - d) FDR 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 FDR for fly som fikk utstedt eget CofA 1. april 1998 eller senere, begynne automatisk 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) FDR skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

CAT.IDE.A.195 Dataforbindelseregistrering

- a) Fly som første gang får utstedt eget CofA 8. april 2014 eller senere som har mulighet til å drive dataforbindelseskommunikasjon, og som kreves utstyrt med CVR, skal eventuelt på en registrator registrere
 - 1) meldinger fra dataforbindelseskommunikasjonen knyttet til ATS-kommunikasjon til og fra flyet, herunder meldinger som gjelder følgende anvendelser:
 - i) igangsettelse av dataforbindelse,
 - ii) kommunikasjon mellom flygeleder og flyger,
 - iii) målrettet overvåking,
 - iv) flygeinformasjon,
 - v) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, overvåking av kringkasting fra luftfartøyer,
 - vi) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, luftfartøyets driftskontrolldata, og
 - vii) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, grafikk,
 - 2) opplysninger som muliggjør korrelasjon med tilknyttede registreringer knyttet til dataforbindelseskommunikasjon og lagret atskilt fra flyet, og
 - 3) opplysninger om tidspunkt og prioritet for meldinger fra dataforbindelseskommunikasjonen, 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. Registreringsmetoden skal være slik at dataene samsvarer med dataene registrert på bakken.

- c) Registratoren skal være i stand til å bevare registrerte data minst like lenge som fastsatt for CVR-er 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 CVR i CAT.IDE.A.185 bokstav d) og e).

CAT.IDE.A.200 Kombinasjonsregistrator

Samsvar med kravene om CVR og FDR kan oppfylles 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 kombinasjonsregistrator 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 barnesikringsutstyr

- a) Fly skal være utstyrt med
 - 1) et sete eller en køye for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre,
 - 2) seter for kabinbesetningsmedlemmer,
 - 3) et sikkerhetsbelte til bruk i hvert passasjersele og sikringsbelte for hver køye, unntatt som angitt i nr. 4,
 - 4) 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 ni, etter 8. april 2015,
 - 5) barnesikringsutstyr (CRD) for alle personer 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 flygebesetningssele og for seter ved siden av flygersetet,
 - ii) i hvert observatørsele 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 flygebesetningssele, på ethvert sete ved et flygersete 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 et hjelpemiddel 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 låsemekanisme for å hindre passasjerer i å åpne den uten tillatelse fra et flygebesetningsmedlem,
- b) et lett tilgjengelig hjelpemiddel for å åpne enhver dør som skiller en passasjerkabin fra en annen kabin som har nødutgang,
- c) et hjelpemiddel 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 passasjer sete,
- d) et skilt på hver innvendig 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) holdes à jour.

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 flygetid ved normal marsjhastighet fra en flyplass der kvalifisert legehjelp kan forventes å være tilgjengelig.
- b) Fartøysjefen skal sikre at legemidler deles ut bare av kvalifiserte personer.
- c) Det medisinske nødutstyret omhandlet i bokstav a) skal
 - 1) være pakket støvtett og fuktighetsbeskyttet,
 - 2) medbringes på en måte som forhindrer uautorisert adgang, og
 - 3) holdes à jour.

CAT.IDE.A.230 Oksygen til førstehjelp

- a) Fly med trykkabin som drives ved høyder over 25 000 fot, dersom det kreves at et kabinbesetningsmedlem er med, skal være utstyrt med en forsyning av ufortynnet oksygen til bruk for passasjerer som av fysiologiske årsaker kan ha behov for oksygen etter et trykkfall i passasjerkabinen.
- b) Det forsynte oksygenet omhandlet i bokstav a) skal beregnes ved å bruke 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 mer enn 8 000 fot, men ikke mer enn 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 drives ved høyder 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 gir flygebesetningen en varselindikasjon ved eventuelt trykkfall.
- c) For fly med trykkabin som først fikk utstedt eget CofA etter 8. november 1998, og som drives ved høyder over 25 000 fot, eller som drives 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 minstetilførsel 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 driftshøyde til 10 000 fot på 10 minutter og deretter 20 minutter ved 10 000 fot.
- g) Den påkrevde minstetilførsel i tabell 1, rad 1 element 1, bokstav b) nr. 2 skal omfatte den oksygenmengden som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighet fra flyets største sertifiserte driftshøyde til 10 000 fot på 10 minutter og deretter 110 minutter ved 10 000 fot.
- h) Den påkrevde minstetilførsel i tabell 1, rad 3, skal omfatte den oksygenmengden som er nødvendig for en konstant nedstigningshastighet fra flyets største sertifiserte driftshøyde til 15 000 fot på 10 minutter.

Tabell 1: Minstekrav til oksygen for fly med trykkabin

Tilførsel til:	Varighet og kabinhøyde
1) Alle som tjenestegjør i førerkabinen	<ul style="list-style-type: none"> 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 <ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> a) Hele flygetiden dersom kabinhøyden er over 13 000 fot, men ikke under 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.
3) 100 % av passasjerene *	Hele flygetiden dersom kabinhøyden er over 15 000 fot, men uansett ikke under 10 minutters tilførsel.
4) 30 % av passasjerene *	Hele flygetiden dersom kabinhøyden er over 14 000 fot, men

Tilførsel til:	Varighet og kabinhøyde
	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 1 menes med passasjerer de passasjerer 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 drives ved trykkehøyder 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 tjenestegjør i førerkabinen, og besetningsmedlemmer som bistår flygebesetningen i dens oppgaver	Hele flygetiden ved trykkehøyder over 10 000 fot.
2) Påkrevde kabinbesetningsmedlemmer	Hele flygetiden ved trykkehøyder over 13 000 fot og for ethvert tidsrom på over 30 minutter ved trykkehøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.
3) Ekstra besetningsmedlemmer og 100 % av passasjerene *	Hele flygetiden ved trykkehøyder over 13 000 fot.
4) 10 % av passasjerene *	Hele flygetiden etter 30 minutter ved trykkehøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.

* I tabell 1 menes med passasjerer de passasjerer 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 drives med en flygebesetning på mer enn én og ingen kabinbesetningsmedlem.
- 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, eller finnes lett tilgjengelig for bruk, i ethvert pantry som ikke befinner seg i hovedpassasjerkabinen.
- c) Minst ett håndholdt brannslukkingsapparat skal være tilgjengelig for bruk i hvert klasse A- eller klasse B-last- eller baggasjeerom og i klasse E-lasterom som er tilgjengelig for besetningsmedlemmer under flyging.
- d) Typen og mengden slokkemiddel for de påkrevde brannslukkingsapparatene skal være egnet for de branntyper som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannslukkingsapparatet planlegges brukt, og for kabiner der det befinner seg personer, skal slokkemiddelet begrense faren for giftig gasskonsentrasjon.
- e) Fly skal være utstyrt med minst et antall håndholdte brannslukkingsapparater 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
201 – 300	4
301 – 400	5
401 – 500	6

MOPSC	Antall brannsløkkingsapparater
501 – 600	7
601 eller flere	8

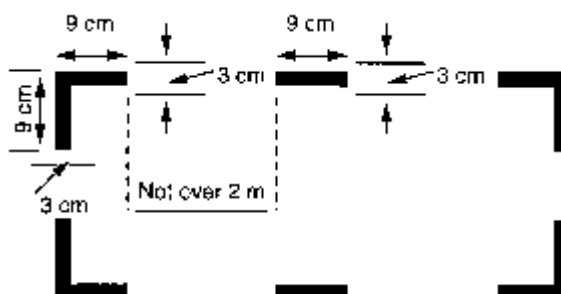
CAT.IDE.A.255 Brannøks og brekkjern

- Fly med MCTOM på over 5 700 kg eller MOPSC på over ni skal være utstyrt med minst én brannøks eller ett brekkjern plassert i førerkabinen.
- 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.
- Brannøkser og brekkjern som er plassert i passasjerkabinen, skal ikke være synlige for passasjerene.

CAT.IDE.A.260 Merking av gjennombruddspunkter

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

Figur 1: Merking av gjennombruddspunkter



CAT.IDE.A.265 Hjelpemidler for nødevakuering

- Fly der terskelen i passasjerenes nødutganger er over 1,83 m (6 fot) over bakken, skal ved hver av disse utgangene være utstyrt med en innretning som gjør det mulig for passasjerer og besetning trygt å nå bakken i en nødssituasjon.
- Uten hensyn til bokstav a) er ikke slike hjelpemidler påkrevd ved utganger over vingene dersom det påtenkte 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 avgang eller landing, idet den vingeklaffeposisjonen som er høyest over bakken, gjelder.
- 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 omhandlet i bokstav a) og c) skal måles
- 1) med understellet ute, 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 bærbare batteridrevne megafoner som er lett tilgjengelige til bruk for besetningsmedlemmene under en nødevakuering:

- a) For hvert passasjerdekk:

Tabell 1: Antall megafoner

Antall passasjer seter	Antall megafoner
61-99	1
100 eller flere	2

- b) For fly med flere enn ett passasjerdekk, der det totale antallet passasjer seter er over 60, i alle tilfeller minst én megafon.

CAT.IDE.A.275 Nødbelysning og -merking

- a) Fly med MOPSC på over ni 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 omhandlet 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 befinner seg,
 - 4) for fly som det er søkt om typesertifikat eller tilsvarende for før 1. mai 1972, kreves ved flyging om natten utvendig nødbelysning ved alle utganger over vinger og ved utganger der det kreves hjelpemidler for avstigning,
 - 5) for fly som det er søkt om typesertifikat eller tilsvarende for etter 30. april 1972, kreves ved nattflyging 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.
- c) For fly som har MOPSC på høyst 19, og som er typesertifisert på grunnlag av Byråets luftdyktighetsbestemmelser, skal nødbelysningssystemet omhandlet i bokstav a) omfatte utstyret omhandlet i bokstav b) nr. 1 til 3.
- d) For fly som har MOPSC på høyst 19, og som ikke er typesertifisert på grunnlag av Byråets luftdyktighetsbestemmelser, skal nødbelysningssystemet omhandlet i bokstav a) omfatte utstyret omhandlet i bokstav b) nr. 1.

- e) Fly med MOPSC på høyst ni skal ved nattflyging være utstyrt med en kilde til generell kabinbelysning som letter evakuering av flyet.

CAT.IDE.A.280 Nødpeilesender (ELT)

- a) Fly med MOPSC på over 19 skal være utstyrt med minst
 - 1) to ELT-er, hvorav den ene skal være automatisk, for fly som første gang fikk utstedt eget CofA etter 1. juli 2008, eller
 - 2) én automatisk ELT eller to ELT-er av enhver type for fly som første gang fikk utstedt eget CofA 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 CofA etter 1. juli 2008, eller
 - 2) én ELT av enhver type for fly som første gang fikk utstedt eget CofA 1. juli 2008 eller tidligere.
- c) En ELT av enhver 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 utstyret er beregnet på:
 - 1) landfly som drives over vann i en avstand på over 50 NM fra kysten, eller ved avgang eller landing på en flyplass der flygebanen for avgang 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 drives over vann.
- b) Alle redningsvester eller tilsvarende individuell flyteinnretning skal være utstyrt med et hjelpemiddel for elektrisk belysning for å lette ettersøkningen av personer.
- c) Sjøfly som drives 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 sjøflyets størrelse, vekt og manøvreringsegenskaper, og
 - 2) eventuelt utstyr for å lage lydsignalene angitt i internasjonale bestemmelser om forebygging av sammenstøt til sjøs.
- d) Fly som drives over vann i en avstand fra land som egner seg til nødlanding, større enn det som tilsvarer
 - 1) korteste avstand av 120 minutter ved marsjhastighet eller 400 NM for fly som er i stand til å fortsette flygingen til en flyplass dersom den kritiske motor svikter på et hvilket som helst punkt langs ruten eller på planlagte strekninger som avviker fra den, eller
 - 2) for alle andre fly, korteste avstand av 30 minutter ved marsjhastighet eller 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) et lys for å lette ettersøkningen i hver redningsflåte,
 - 3) livredningsutstyr, herunder midler til livsopphold tilpasset vedkommende flyging, og
 - 4) minst to ELT-er (ELT(S)).

CAT.IDE.A.305 Overlevingsutstyr

- a) Fly som drives over områder der søk og redning ville være særlig vanskelig, skal være utstyrt med
- 1) signalutstyr for å sende ut nødssignaler,
 - 2) minst én ELT(S), og
 - 3) ytterligere overlevingsutstyr for ruten som skal flyes, 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, tilsvarende
 - i) 120 minutter 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 på planlagte strekninger som avviker fra den, eller
 - ii) 30 minutter ved marsjhastighet for alle andre fly, eller
 - 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 drives i henhold til IFR eller om natten, skal være utstyrt med en sendeknapp på den manuelle betjeningsinnretningen for høyde og krenkning for hvert påkrevd flygebesetningsmedlem.

CAT.IDE.A.330 Radiokommunikasjonsutstyr

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

CAT.IDE.A.335 Lydbetjeningspanel

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

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

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

- 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 drift i henhold til IFR, eller i henhold til VFR langs ruter der det ikke navigeres etter visuelle landemerker

- a) Fly som drives i henhold til IFR eller i henhold til VFR langs 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 drives 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 drives på flyginger der det er planlagt å lande under IMC, skal være utstyrt med tilstrekkelig utstyr som er i stand til å 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 overvåkingsradar (SSR) som rapporterer trykkehøyde, og annet SSR-transponderutstyr som kreves for ruten som flys.

CAT.IDE.A.355 Styring 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 bruk av dataene.

Vedlegg IV «del CAT»

- b) Dersom produktene for elektroniske navigasjonsdata støtter en navigasjonsanvendelse som er nødvendig for drift som del SPA krever godkjenning for, skal operatøren demonstrere overfor vedkommende myndighet at den anvendte prosessen og de leverte produktene oppfyller integritetskrav som er tilstrekkelige for den planlagte bruk 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 – Alminnelige bestemmelser

- a) Instrumenter og utstyr som kreves i henhold til denne del, skal være godkjent i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, unntatt for følgende elementer:
- 1) reservesikringer,
 - 2) uavhengige håndlykter,
 - 3) presisjonsur,
 - 4) kartholder,
 - 5) førstehjelpsskrin,
 - 6) megafoner,
 - 7) overlevings- og signaleringsutstyr,
 - 8) drivankre og utstyr til fortøyning, og
 - 9) barnesikringsutstyr.
- c) Instrumenter og utstyr som ikke kreves i henhold til denne del, og som ikke må godkjennes i samsvar med forordning (EF) nr. 1702/2003, men medbringes på en flyging, skal overholde følgende:
- 1) Opplysningene gitt av disse instrumentene, dette utstyret eller dette tilbehøret skal ikke benyttes av flygebesetningen til å overholde vedlegg I til forordning (EF) nr. 216/2008 eller CAT.IDE.A.330, CAT.IDE.A.335, CAT.IDE.A.340 og CAT.IDE.A.345.
 - 2) Instrumentene og utstyret skal ikke påvirke helikopterets luftdyktighet, selv ikke ved svikt eller feilfunksjon.
- d) Dersom utstyr skal brukes av et flygebesetningsmedlem ved vedkommendes plass under flyging, skal det lett kunne betjenes fra denne plassen. Dersom en utstyrsenhet skal betjenes av flere enn ett flygebesetningsmedlem, skal den være slik installert at den lett kan betjenes fra enhver plass der det kan kreves at den betjenes.
- e) Instrumenter som brukes av alle flygebesetningsmedlemmer, skal være slik innrettet at flygebesetningsmedlemmet 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 flygebanen.
- f) Alt nødvendig nødutstyr skal være lett tilgjengelig for umiddelbar bruk.

CAT.IDE.H.105 Minsteutstyr for flyging

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

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

CAT.IDE.H.115 Driftslys

- a) Helikoptre som drives i henhold til VFR om dagen, skal være utstyrt med antikollisjonslyssystem.
- b) Helikoptre som drives om natten eller i henhold til IFR, skal i tillegg til bokstav 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 uavhengig håndlykt for hvert påkrevd besetningsmedlem, som er lett tilgjengelig for besetningsmedlemmene når de sitter ved sine plasser,
 - 4) navigasjons-/posisjonslys,
 - 5) to landingslys, hvorav minst ett kan reguleres under flyging for å lyse opp bakken foran og under helikopteret og bakken på hver side av helikopteret, og
 - 6) lys som overholder internasjonale bestemmelser om forebygging av sammenstøt til sjøs, dersom helikopteret er et amfibiehelikopter.

CAT.IDE.H.125 VFR-drift om dagen – Fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

Helikoptre som drives om dagen i henhold til VFR, skal være utstyrt med følgende utstyr, tilgjengelig ved flygerplassen:

- a) Et hjelpemiddel som måler og viser
 - 1) magnetisk retning,
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - 3) trykkehøyde,
 - 4) angitt hastighet,
 - 5) stigehastighet,
 - 6) krenkning.
- b) Et hjelpemiddel som viser
 - 1) utvendig lufttemperatur, og
 - 2) når strømforsyningen til de nødvendige flygeinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- c) Dersom det kreves to flygere til driften, skal styrmannen ha et ytterligere eget hjelpemiddel som viser
 - 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt hastighet,
 - 3) stigehastighet, og
 - 4) krenkning.

- d) Helikoptre med MCTOM på over 3 175 kg eller helikoptre som drives over vann uten at land er i sikte, eller når sikten er under 1 500 m, et hjelpemiddel som måler og viser
 - 1) flygestilling, og
 - 2) retning.
- e) Et hjelpemiddel for forebygging av feilfunksjon i fartsmålersystemene på grunn av kondensering eller isdannelse for helikoptre med MCTOM på over 3 175 kg eller MOPSC på over ni.

CAT.IDE.H.130 IFR-drift om natten – Fly- og navigasjonsinstrumenter og tilhørende utstyr

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

- a) Et hjelpemiddel som måler og viser
 - 1) magnetisk retning,
 - 2) tiden i timer, minutter og sekunder,
 - 3) angitt hastighet,
 - 4) stigehastighet,
 - 5) krenkning,
 - 6) flygestilling, og
 - 7) stabilisert retning.
- b) To hjelpemidler som måler og viser trykkehøyde. For enkeltflygerdrift i henhold til VFR om natten kan én trykkehøydemåler erstattes med en radiohøydemåler.
- c) Et hjelpemiddel som viser
 - 1) utvendig lufttemperatur, og
 - 2) når strømforsyningen til de nødvendige flygeinstrumentene ikke er tilstrekkelig.
- d) Et hjelpemiddel for forebygging av feilfunksjon i fartsmålersystemene som kreves i henhold til bokstav a) nr. 3 og bokstav h) nr. 2 på grunn av kondensering eller isdannelse.
- e) Et hjelpemiddel for varsling av flygebesetningen om svikt i hjelpemiddelet som kreves i henhold til bokstav d) for helikoptre
 - 1) utstedt med eget CofA 1. august 1999 eller senere, eller
 - 2) utstedt med eget CofA før 1. august 1999 med MCTOM på over 3 175 kg og MOPSC på over ni.
- f) Et reservehjelpemiddel for måling og visning av høyde som
 - 1) drives kontinuerlig under normal drift, og som ved en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet får strømforsyning fra en kilde som er uavhengig av det ordinære elektriske systemet,
 - 2) virker uavhengig av ethvert annet hjelpemiddel for måling og visning av flygestilling,
 - 3) er i stand til å brukes fra hver flygerplass,

- 4) virker automatisk etter en totalsvikt i det ordinære elektriske systemet,
 - 5) virker pålitelig i minst 30 minutter eller så lenge som nødvendig for å fly til en egnet alternativ landingsplass ved drift over ugjestmildt terreng eller til sjøs, idet den største avstanden velges, etter totalsvikt i det ordinære elektriske systemet, idet det tas hensyn til annen belastning på nødstrømsforsyningen samt driftsprosedyrer,
 - 6) er tilstrekkelig belyst under alle driftsfaser, og
 - 7) er knyttet til et hjelpemiddel for å varsle flygebesetningen ved drift med egen strømforsyning, herunder ved drift med nødstrøm.
- g) En alternativ kilde til statisk trykk for hjelpemidlene som måler høyde, flygehastighet og stigehastighet.
- h) Dersom det kreves to flygere til driften, et eget hjelpemiddel for styrmannen som viser
- 1) trykkehøyde,
 - 2) angitt hastighet,
 - 3) stigehastighet,
 - 4) krenkning,
 - 5) flygestilling, og
 - 6) stabilisert retning.
- i) For IFR-drift, en kartholder i en lett lesbar posisjon som kan belyses ved nattdrift.

CAT.IDE.H.135 Tilleggsutstyr for enkeltflygerdrift i henhold til IFR

Helikoptre som drives 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) Helikoptre skal på flyginger 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 drift
- 1) uten land i sikte,
 - 2) med 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 værvarslingsutstyr

Helikoptre som har MOPSC på over ni, og som drives i henhold til IFR eller om natten, skal være utstyrt med flybåret værvarslingsutstyr dersom aktuelle værrapporter angir at torden eller andre potensielt farlige værforhold som anses som påviselige med flybåret værvarslingsutstyr, kan forventes å finnes langs ruten.

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

- a) Helikoptre som drives under forventede eller faktiske forhold med isdannelse om natten, skal være utstyrt med et hjelpemiddel for å belyse eller oppdage isdannelse.
- b) Hjelpemiddelet 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 drives av flere enn ett flygebesetningsmedlem, skal være utstyrt med et flytelefonsystem for flygebesetningen, herunder hodetelefoner og mikrofoner for bruk av alle flygebesetningsmedlemmene.

CAT.IDE.H.175 Flytelefonsystem for besetningsmedlemmene

Helikoptre skal være utstyrt med et flytelefonsystem for besetningsmedlemmene dersom det medbringes et annet besetningsmedlem enn et flygebesetningsmedlem.

CAT.IDE.H.180 Høytaleranlegg

- a) Helikoptre med MOPSC på over ni skal være utstyrt med et høytaleranlegg, med unntak for følgende:
 - 1) for helikoptre med MOPSC på over ni og under 20, dersom
 - i) helikopteret er konstruert uten torpedovegg mellom flyger og passasjerer, og
 - ii) operatøren er i stand til å demonstrere at flygerens stemme under flyging kan høres og forstås fra alle passasjer seter.

CAT.IDE.H.185 Taleregistrator

- a) Følgende helikoptertyper skal være utstyrt med en taleregistrator (CVR):
 - 1) alle helikoptre med MCTOM på over 7 000 kg, og
 - 2) helikoptre som har MCTOM på over 3 175 kg, og som første gang fikk utstedt eget CofA 1. januar 1987 eller senere,
- b) CVR skal kunne lagre opptak fra minst
 - 1) de to siste timene for helikoptre omhandlet i bokstav a) nr. 1 og bokstav a) nr. 2, dersom de første gang får utstedt eget CofA 1. januar 2016 eller senere,
 - 2) den siste timen for helikoptre omhandlet i bokstav a) nr. 1, dersom de første gang fikk utstedt eget CofA 1. august 1999 eller senere og før 1. januar 2016,
 - 3) de 30 siste minuttene for helikoptre omhandlet i bokstav a) nr. 1, dersom de første gang fikk utstedt eget CofA før 1. august 1999, eller
 - 4) de 30 siste minuttene for helikoptre omhandlet i bokstav a) nr. 2, dersom de første gang får utstedt eget CofA før 1. januar 2016.
- c) CVR skal med henvisning til en tidsskala gjøre opptak av
 - 1) talekommunikasjon via radio, sendt fra eller mottatt i førerkabinen,

Vedlegg IV «del CAT»

- 2) talekommunikasjon mellom flygebesetningsmedlemmer ved hjelp av flytelefonsystemet eller høyttaleranlegget, dersom et slikt er installert,
 - 3) lydbildet i førerkabinen, herunder uten avbrudd,
 - i) for helikoptre som første gang fikk utstedt eget CofA 1. august 1999 eller senere, lydsignalene mottatt fra hver besetningsmikrofon,
 - ii) for helikoptre som første gang fikk utstedt eget CofA før 1. august 1999, lydsignalene mottatt fra hver besetningsmikrofon, dersom det er gjennomførbart,og
 - 4) tale- eller lydsignaler som identifiserer navigasjons- eller innflygingshjelpemidler og høres i en hodetelefon eller en høyttaler.
- d) CVR skal begynne registreringen før helikopteret setter seg i bevegelse av egen kraft, og fortsette registreringen til flygingen er avsluttet, når helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) I tillegg til bokstav d) for helikoptre omhandlet i bokstav a) nr. 2, utstedt med eget CofA 1. august 1999 eller senere,
- 1) skal CVR automatisk begynne registreringen før helikopteret setter seg i bevegelse av egen kraft, og fortsette registreringen til flygingen er avsluttet, når helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
 - 2) skal CVR, avhengig av tilgjengeligheten på strømforsyning, begynne å registrere så tidlig som mulig under kontrollene i førerkabinen før flygingen, inntil kontrollene i førerkabinen umiddelbart etter stans av motor ved avslutning av flygingen.
- f) CVR skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

CAT.IDE.H.190 Ferdskriver

- a) Følgende helikoptre skal være utstyrt med en 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) helikoptre som har MCTOM på over 3 175 kg, og som første gang fikk utstedt eget CofA 1. august 1999 eller senere,
 - 2) helikoptre som har MCTOM på over 7 000 kg eller MOPSC på over ni, og som første gang fikk utstedt eget CofA 1. januar 1989 eller senere, men før 1. august 1999.
- b) FDR skal registrere parametrene som kreves for på en nøyaktig måte å bestemme
- 1) flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt, funksjon og konfigurasjon og være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de ti siste timene for helikoptre som er omhandlet i bokstav a) nr. 1, og som første gang får utstedt eget CofA 1. januar 2016 eller senere,
 - 2) flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt og funksjon og være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de åtte siste timene for helikoptre som er omhandlet i bokstav a) nr. 1, og som første gang fikk utstedt eget CofA før 1. januar 2016,

- 3) flygebane, hastighet, flygestilling, motoreffekt og funksjon og være i stand til å bevare data registrert i løpet av minst de fem siste timene for helikoptre omhandlet i bokstav a) nr. 2.
- c) Data skal hentes fra kilder i helikopteret som muliggjør nøyaktig korrelasjon med opplysningene som vises for flygebesetningen.
- d) FDR skal automatisk begynne å registrere data før helikopteret kan sette seg i bevegelse av egen kraft, og stoppe automatisk etter at helikopteret ikke lenger kan bevege seg av egen kraft.
- e) FDR skal ha en innretning som bidrar til at den kan gjenfinnes i vann.

CAT.IDE.H.195 Dataforbindelsesregistrering

- a) Helikoptre som første gang får utstedt eget CofA 8. april 2014 eller senere, og som har mulighet til å drive dataforbindelseskommunikasjon, og som kreves utstyrt med CVR, skal eventuelt på en registrator registrere
 - 1) meldinger fra dataforbindelseskommunikasjonen knyttet til ATS-kommunikasjon til og fra helikoptre, herunder meldinger som gjelder følgende anvendelser:
 - i) igangsettelse av dataforbindelse,
 - ii) kommunikasjon mellom flygeleder og flyger,
 - iii) målrettet overvåking,
 - iv) flygeinformasjon,
 - v) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, overvåking av kringkasting fra luftfartøyer,
 - vi) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, luftfartøyets driftskontrolldata, og
 - vii) dersom det er gjennomførbart i og med systemets oppbygning, grafikk,
 - 2) opplysninger som muliggjør korrelasjon med tilknyttede registreringer knyttet til dataforbindelseskommunikasjon og lagret atskilt fra helikopteret, og
 - 3) opplysninger om tidspunkt og prioritet for meldinger fra dataforbindelseskommunikasjonen, 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. Registreringsmetoden skal være slik at dataene samsvarer med dataene registrert på bakken.
- c) Registratoren skal være i stand til å bevare registrerte data minst like lenge som fastsatt for CVR-er 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 CVR i CAT.IDE.H.185 bokstav d) og e).

CAT.IDE.H.200 Ferdskriver og kombinasjonsregistrator

Det kan oppnås samsvar med CVR- og FDR-krav ved medbringelse av én kombinasjonsregistrator.

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

- a) Helikoptre skal være utstyrt med
- 1) et sete eller en køye for alle personer om bord som er 24 måneder eller eldre,
 - 2) seter for kabinbesetningsmedlemmer,
 - 3) et sikkerhetsbelte i hvert passasjersele og sikringsbelter for hver køye,
 - 4) for helikoptre som første gang fikk utstedt eget CofA 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,
 - 5) barnesikringsutstyr (CRD) for alle personer som er yngre enn 24 måneder,
 - 6) et sikkerhetsbelte med sikringsutstyr for overkroppen som omfatter en innretning som ved hurtig retardasjon automatisk sikrer overkroppen til den som sitter i hvert flygebesetningssele, og
 - 7) 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) 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 et hjelpemiddel 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) holdes à jour.

CAT.IDE.H.240 Tilleggsoksygen – Helikoptre uten trykkabin

Helikoptre uten trykkabin som drives ved trykkehøyder på over 10 000 fot, skal være utstyrt med ekstra oksygenutstyr som kan lagre og fordele oksygenforsyningen i samsvar med følgende tabeller.

Tabell 1: Minstekrav til oksygen for komplekse helikoptre uten trykkabin

Tilførsel til:	Varighet og kabinhøyde
1) Alle som tjenestegjør i førerkabinen, og besetningsmedlemmer som bistår flygebesetningen i dens oppgaver	Hele flygetiden ved trykkehøyder over 10 000 fot.

2) Påkrevde kabinbesetningsmedlemmer	Hele flygetiden ved trykkehøyder over 13 000 fot og for ethvert tidsrom på over 30 minutter ved trykkehøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.
3) Ekstra besetningsmedlemmer og 100 % av passasjerene *	Hele flygetiden ved trykkehøyder over 13 000 fot.
4) 10 % av passasjerene *	Hele flygetiden etter 30 minutter ved trykkehøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.

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

Tabell 2: Minstekrav til oksygen for ikke-komplekse helikoptre uten trykkabin

Tilførsel til:	Varighet og kabinhøyde
1) Alle som tjenestegjør i førerkabinen, besetningsmedlemmer som bistår flygebesetningen i dens oppgaver, og påkrevde kabinbesetningsmedlemmer	Hele flygetiden ved trykkehøyder over 13 000 fot og for ethvert tidsrom på over 30 minutter ved trykkehøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.
2) Ekstra besetningsmedlemmer og 100 % av passasjerene *	Hele flygetiden ved trykkehøyder over 13 000 fot.
3) 10 % av passasjerene *	Hele flygetiden etter 30 minutter ved trykkehøyder over 10 000 fot, men ikke over 13 000 fot.

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

CAT.IDE.H.250 Håndholdte brannsløkkingsapparater

- Helikoptre skal være utstyrt med minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat i førerkabinen.
- Minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat skal være plassert, eller finnes lett tilgjengelig for bruk, i ethvert pantry som ikke befinner seg i hovedpassasjerkabinen.
- Minst ett håndholdt brannsløkkingsapparat skal være tilgjengelig for bruk i hvert lasterom som er tilgjengelig for besetningsmedlemmer under flyging.
- Typen og mengden sløkkemiddel for de påkrevde brannsløkkingsapparatene skal være egnet for de branntyper som kan tenkes å forekomme i kabinen der brannsløkkingsapparatet planlegges brukt, og for kabiner der det befinner seg personer, skal sløkkemiddelet minimere faren for giftig gasskonsentrasjon.
- Helikopteret skal være utstyrt med minst et antall håndholdte brannsløkkingsapparater i samsvar med tabell 1, hensiktsmessig plassert for tilstrekkelig tilgjengelighet for bruk i hver passasjerkabin.

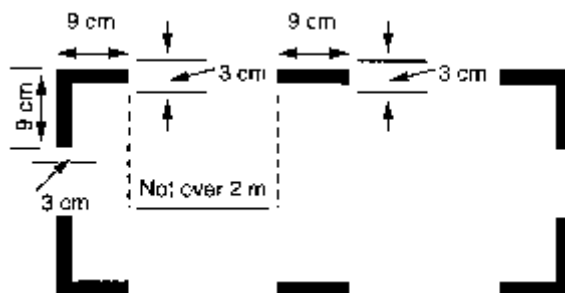
Tabell 1: Antall håndholdte brannsløkkingsapparater

MOPSC	Antall brannsløkkingsapparater
7 – 30	1
31 – 60	2
61 – 200	3

CAT.IDE.H.260 Merking av gjennombruddspunkter

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

Figur 1: Merking av gjennombruddspunkter



CAT.IDE.H.270 Megafoner

Helikoptre med MOPSC på over 19 skal være utstyrt med én bærbar batteridrevet megafon som er lett tilgjengelig til bruk for besetningsmedlemmer under en nødevakuering.

CAT.IDE.H.275 Nødbelysning og -merking

- a) Helikoptre med MOPSC på over 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 som vises i dagslys eller i mørket ved drift
 - 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, eller
 - 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) Helikopteret skal være utstyrt med minst én automatisk ELT.

- b) Helikoptre i ytelsesklasse 1 eller 2 som benyttes ved drift til sjøs på en flyging over vann i et ugjestmildt område og i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet, skal være utstyrt med en automatisk utløsbar ELT (ELT(AD)).
- c) En ELT av enhver type skal kunne sende samtidig på 121,5 MHz og 406 MHz.

CAT.IDE.H.290 Redningsvester

- a) Helikopteret 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 utstyret er beregnet på ved drift 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, eller
 - 3) ytelsesklasse 2 eller 3 ved avgang eller landing ved en flyplass eller et driftssted der avgangs- eller innflygingsbanen ligger over vann.
- b) Alle redningsvester eller tilsvarende individuell flyteinnretning skal være utstyrt med et hjelpemiddel for elektrisk belysning for å lette ettersøkningen av personer.

CAT.IDE.H.295 Overlevingsdrakt for besetningen

Hvert besetningsmedlem skal bruke overlevingsdrakt ved drift

- a) i ytelsesklasse 1 eller 2 på en støtteflyging over vann ved drift til sjøs, i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flygetid ved normal marsjhastighet, 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
- b) i ytelsesklasse 3 på en flyging over vann utenfor autorotasjonsavstand eller avstand for sikker nødlanding fra land, dersom værrapporter 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

- a) Helikoptre som drives
 - 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, eller
 - 2) i ytelsesklasse 3 på en flyging over vann i en avstand som tilsvarer over tre minutters flygetid ved normal marsjhastighet, skal være utstyrt med
 - i) 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,
 - ii) 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,

- iii) minst én ELT (ELT(S)) for hver påkrevd redningsflåte, og
- iv) livredningsutstyr, herunder midler til livsopphold tilpasset vedkommende flyging.

CAT.IDE.H.305 Overlevingsutstyr

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

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

CAT.IDE.H.310 Tilleggskrav til helikoptre som gjennomfører drift til sjøs i et ugjestmildt sjøområde

Helikoptre som drives til sjøs i et ugjestmildt sjøområde, 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 installeres slik at de kan brukes under sjøforhold der helikopterets egenskaper for nødlanding på vann, flyting og trim ble evaluert for 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 hjelpemidler 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 dumpes, og som er utpekt som nødutganger ved dumping, skal ha et hjelpemiddel for å feste dem i åpen stilling, slik at de ikke forstyrrer dem om bord når de går ut under alle sjøforhold opp til det maksimum som kreves vurdert for nødlanding på vann og flyting.
- f) Alle dører, vinduer eller andre åpninger i passasjerkabinen som vurderes som egnet for å rømme under vann, skal være utstyr slik at de kan betjenes i en nødssituasjon.
- g) Redningsvester skal brukes hele tiden, med mindre passasjerene eller besetningsmedlemmet bruker integrert overlevingsdrakt som oppfyller det kombinerte kravet til overlevingsdrakt og redningsvest.

CAT.IDE.H.315 Helikoptre sertifisert for drift på vann – Diverse utstyr

Helikoptre sertifisert for drift på vann skal være utstyrt med

- a) et drivanker og annet utstyr som er nødvendig for å lette fortøyning, forankring eller manøvrering av helikopteret på vann, og som er egnet ut fra helikopterets størrelse, vekt og manøvreringsegenskaper, og
- b) eventuelt utstyr for å lage lydsignalene angitt i internasjonale bestemmelser om forebygging av sammenstøt til sjøs.

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 drift i ytelsesklasse 1 eller 2 på en flyging over vann i et ugjestmildt område 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 drift i
 - 1) ytelsesklasse 1 eller 2 på en flyging over vann i et gjestmildt område i en avstand fra land som tilsvarer over ti minutters flyging ved normal marsjhastighet,
 - 2) ytelsesklasse 2 ved avgang eller landing over vann, unntatt for medisinske nødtjenester med helikopter (HEMS), dersom landing eller avgang ved en HEMS-helikopterplass i et tettbygd område gjennomføres over vann for å begrense eksponering, eller
 - 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 radiokommunikasjonsutstyr som kreves i gjeldende luftromskrav.
- b) Radiokommunikasjonsutstyret skal kunne kommunisere på luftfartens nødfrekvens, 121,5 MHz.

CAT.IDE.H.335 Lydbetjeningspanel

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

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

Helikoptre som drives i henhold til VFR langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker, skal være utstyrt med radiokommunikasjonsutstyr som kreves under normale driftsforhold for å oppnå følgende:

- 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 drift i henhold til IFR, eller i henhold til VFR langs ruter der det ikke navigeres etter visuelle landemerker

- a) Helikoptre som drives i henhold til IFR eller i henhold til VFR langs 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 drives på flyginger der det er planlagt å lande under IMC, skal være utstyrt med tilstrekkelig utstyr som er i stand til å 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

Del SPA

Underdel A – Alminnelige krav

SPA.GEN.100 Vedkommende myndighet

- a) Vedkommende myndighet for utstedelse av en særlig godkjenning skal
 - 1) for kommersielle operatører være myndigheten i den medlemsstat der operatøren har sitt hovedforetak, og
 - 2) for ikke-kommersielle operatører være myndigheten i den staten der operatøren er etablert eller hjemmehørende.
- b) Uten hensyn til bokstav a) nr. 2 skal, for ikke-kommersielle operatører som bruker luftfartøyer registrert i en tredjestat, gjeldende krav i henhold til denne del for godkjenning av følgende drift ikke få anvendelse dersom disse godkjenningene er utstedt av et tredjestatsregister:
 - 1) ytelsesbasert navigasjon (PBN),
 - 2) minstespesifikasjoner for driftsyttelse (MNPS),
 - 3) luftrom med reduserte minsteverdier for loddrett atskillelse (RVSM).

SPA.GEN.105 Søknad om særlig godkjenning

- a) En operatør som søker om innledende utstedelse av en særlig godkjenning, skal gi vedkommende myndighet den dokumentasjon som kreves i den gjeldende underdel, sammen med følgende opplysninger:
 - 1) søkerens navn, adresse og postadresse, og
 - 2) en beskrivelse av planlagt drift.
- b) Operatøren skal framlegge følgende dokumentasjon for vedkommende myndighet:
 - 1) at det foreligger samsvar med kravene i den gjeldende underdel, og
 - 2) at det er tatt hensyn til de relevante elementene i driftsegnethetsdataene (OSD) fastsatt i samsvar med del 21.
- c) Operatøren skal bevare opplysninger i forbindelse med bokstav a) og b) minst så lenge driften som krever særlig godkjenning, varer, eller eventuelt i samsvar med del ORO.

SPA.GEN.110 Rettigheter for en operatør som er innehaver av en særlig godkjenning

Omfanget av den virksomhet operatøren er godkjent til å drive, skal dokumenteres og spesifiseres

- a) for operatører som er innehaver av et godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC) i driftsspesifikasjonene for AOC, og
- b) for alle andre operatører på listen over særlige godkjenninger.

SPA.GEN.115 Endringer i en særlig godkjenning

Dersom vilkårene for en særlig godkjenning berøres av endringer, skal operatøren framlegge relevant dokumentasjon for vedkommende myndighet og innhente forhåndsgodkjenning for driften.

SPA.GEN.120 Fortsatt gyldighet for en særlig godkjenning

Særlige godkjenninger skal utstedes for et ubegrenset tidsrom og skal forbli gyldige, forutsatt at operatøren opprettholder samsvar med kravene til den særlige godkjenningen og tar hensyn til relevante elementer i OSD fastsatt i samsvar med del 21.

Underdel B – Drift med ytelsesbasert navigasjon (PBN)

SPA.PBN.100 PBN-drift

Luftfartøyer skal drives 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 slik drift. Det kreves ingen særlig godkjenning for drift 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 denne driften, og
- c) det er fastsatt driftsprosedyrer som angir
 - 1) utstyr som må medbringes, herunder utstyrets driftsbegrensninger og relevante oppføringer på minsteutstyrlisten (MEL),
 - 2) krav til flygebesetningens sammensetning og erfaring,
 - 3) normale prosedyrer,
 - 4) beredskapsprosedyrer,
 - 5) rapportering av overvåking og hendelser, og
 - 6) styring av elektroniske navigasjonsdata.

Underdel C – Drift med minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS)

SPA.MNPS.100 MNPS-drift

Luftfartøyer skal drives i utpekt luftrom med minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS) i samsvar med regionale tilleggsprosedyrer, dersom det er fastsatt minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse, bare dersom operatøren har fått godkjenning fra vedkommende myndighet til å gjennomføre slik drift.

SPA.MNPS.105 MNPS-driftsgodkjenning

For å innhente MNPS-driftsgodkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren godtgjøre at

- a) navigasjonsutstyret overholder den påkrevde ytelse,
- 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 denne driften, og
- d) det er fastsatt driftsprosedyrer som angir
 - 1) utstyr som må medbringes, herunder utstyrets driftsbegrensninger og relevante oppføringer på MEL,
 - 2) krav til flygebesetningens sammensetning og erfaring,
 - 3) normale prosedyrer,
 - 4) beredskapsprosedyrer, herunder prosedyrer angitt av den myndighet om er ansvarlig for det aktuelle luftrommet, og
 - 5) rapportering av overvåking og hendelser.

Underdel D – Drift i luftrom med reduserte minsteverdier for loddrett atskillelse (RVSM)

SPA.RVSM.100 RVSM-drift

Luftfartøyer skal drives i utpekt luftrom der en redusert minsteverdi for loddrett atskillelse på 300 m (1 000 fot) gjelder mellom flygenivå (FL) 290 til og med FL 410, bare dersom operatøren har fått godkjenning fra vedkommende myndighet til å gjennomføre slik drift.

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 høydeholdfeil,
- c) det er fastsatt et opplæringsprogram for flygebesetningsmedlemmer som deltar i denne driften, og
- d) det er fastsatt driftsprosedyrer som angir
 - 1) utstyr som må medbringes, herunder utstyrets driftsbegrensninger og relevante oppføringer på MEL,
 - 2) krav til flygebesetningens sammensetning og erfaring,
 - 3) flygeplanlegging,
 - 4) prosedyrer før flyging,
 - 5) prosedyrer før innreise i RVSM-luftrom,
 - 6) prosedyrer under flyging,
 - 7) prosedyrer etter flyging,
 - 8) hendelsesrapportering, og
 - 9) særlige regionale driftsprosedyrer.

SPA.RVSM.110 Krav til RVSM-utstyr

Luftfartøyer som drives i RVSM-luftrom, skal være utstyrt med

- a) to uavhengige høydemålersystemer,
- b) et høydevarslingssystem,
- c) et automatisk høydekontrollsystem, og
- d) en transponder for sekundær overvåkingsradar (SSR), med høyderapporteringssystem som kan tilkoples høydemålersystemet og brukes til høydekontroll.

SPA.RVSM.115 RVSM-høydeopprettingsfeil

- a) Operatøren skal rapportere registrerte eller meddelte hendelser av høydeopprettingsfeil forårsaket av feilfunksjon i luftfartøyets utstyr eller av driftsmessig art, tilsvarende eller større enn
 - 1) en total loddrett 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) Rapporter om slike hendelser skal oversendes vedkommende myndighet innen 72 timer. Rapportene skal inneholde en innledende analyse om årsaksfaktorer og iverksatte tiltak for å forhindre gjentatte hendelser.
- c) Dersom høydeopprettingsfeil registreres eller mottas, skal operatøren treffe strakstiltak for å avhjelpe de forholdene som forårsaket feilene, og framlegge oppfølgingsrapporter, dersom vedkommende myndighet krever det.

Underdel E – Drift i dårlig sikt (LVO)

SPA.LVO.100 Drift i dårlig sikt

Operatøren skal gjennomføre følgende drift i dårlig sikt (LVO) bare dersom vedkommende myndighet har godkjent det:

- a) avgang i dårlig sikt (LVTO),
- b) drift i henhold til lavere enn standardkategori I (LTS CAT I),
- c) drift i standardkategori II (CAT II),
- d) annen drift enn standardkategori II (OTS CAT II),
- e) drift i standardkategori III (CAT III), og
- f) innflyging ved hjelp av siktforbedringssystemer (EVS) der det anvendes en driftskreditt på minsteverdiene for rullebanesikt (RVR).

SPA.LVO.105 LVO-godkjenning

For å innhente LVO-godkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren demonstrere samsvar med kravene i denne underdel.

SPA.LVO.110 Alminnelige driftskrav

- a) Operatøren skal gjennomføre LTS CAT I-drift bare dersom
 - 1) alle berørte luftfartøyer er sertifisert for drift til å gjennomføre CAT II-drift, og
 - 2) innflygingen gjennomføres
 - i) auto-koplet til en automatisk landing som må godkjennes til CAT IIIA-drift, eller
 - ii) ved hjelp av et godkjent landingssystem med frontglassprojeksjon (HUDLS) til minst 150 fot over rullebaneterskelen.
- b) Operatøren skal gjennomføre CAT II-, OTS CAT II- eller CAT III-drift bare dersom
 - 1) alle berørte luftfartøyer er sertifisert for drift 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 innflyginger og/eller automatiske landinger er utarbeidet og blir vedlikeholdt, for å overvåke driftens samlede sikkerhet,
 - 3) DH bestemmes ved hjelp av radiohøydemåler, og
 - 4) flygebesetningen består av minst to flygere.
- c) Operatøren skal gjennomføre innflyginger ved hjelp av EVS bare dersom
 - 1) EVS er sertifisert, og
 - 2) for drift med RVR under 550 m, flygebesetningen består av minst to flygere.

- d) Alle høydemeldinger under 200 fot over rullebaneterskelen skal bestemmes med radiohøydemåler.

SPA.LVO.115 Krav som er relevante for flyplasser

- a) Operatøren skal ikke bruke en flyplass til LVO under en sikt på 800 m, med mindre
 - 1) flyplassen er godkjent til slik drift av den stat 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 Opplæring og kvalifikasjoner for flygebesetningen

Operatøren skal, før LVO gjennomføres, sikre at

- a) hvert flygebesetningsmedlem
 - 1) oppfyller opplærings- og kontrollkravene angitt i driftshåndboken, herunder opplæring på en flygesimuleringsbasert opplæringsinnretning (FSTD) ved de grenseverdier for RVR/VIS (sikt) og DH som er relevante for driften og luftfartøytypen, og
 - 2) er kvalifisert i samsvar med kravene i driftshåndboken,
- b) opplæring og kontroll gjennomføres i samsvar med en detaljert plan.

SPA.LVO.125 Driftsprosedyrer

- a) Operatøren skal fastsette prosedyrer og instruksjoner til bruk ved LVO. Disse prosedyrene og instruksjonene skal inkluderes i driftshåndboken eller prosedyrehåndboken, og skal inneholde flygebesetningsmedlemmenes oppgaver under eventuell taksing, avgang, innflyging, utflyting, landing, rulling og avbrutt innflyging.
- b) Før LVO begynnes, skal fartøysjefen forvise 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 de nødvendige kvalifikasjoner.

SPA.LVO.130 Minsteutstyr

- a) Operatøren skal inkludere i driftshåndboken eller eventuelt i prosedyrehåndboken det minsteutstyr som må være funksjonsdyktig når en LVO begynnes, i samsvar med flygehåndboken (AFM) eller et annet godkjent dokument.
- b) Fartøysjefen skal forvise seg om at status for luftfartøyet og de relevante systemer om bord er tilfredsstillende og hensiktsmessig for den driften som til enhver tid skal gjennomføres.

Underdel F – Drift med forlenget rekkevidde med tomotorsfly (ETOPS)

SPA.ETOPS.100 ETOPS

I kommersiell lufttransport skal tomotorsfly drives 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

- a) kombinasjonen av fly og motor innehar en ETOPS-godkjenning for typekonstruksjon og -pålitelighet for den planlagte driften,
- b) det er fastsatt et opplæringsprogram for flygebesetningsmedlemmer som deltar i denne driften, og flygebesetningen og alt annet berørt driftspersonell er lært opp og kvalifisert til å gjennomføre den planlagte driften,
- c) operatørens organisasjon og erfaring er tilstrekkelig til å støtte den planlagte driften, og
- d) det er fastsatt driftsprosedyrer.

SPA.ETOPS.110 ETOPS-alternativ flyplass på ruten

- a) En ETOPS-alternativ flyplass på ruten skal anses som egnet dersom flyplassen på beregnet tidspunkt for bruk er tilgjengelig og utstyrt med nødvendige hjelpetjenester som lufttrafikkjenester (ATS), tilstrekkelig belysning, kommunikasjon, værmelding, navigasjonshjelpemidler og nødstjenester, og har minst én tilgjengelig instrumentinnflygingsprosedyre.
- b) Før en ETOPS-flyging gjennomføres, skal operatøren sikre at en ETOPS-alternativ flyplass på ruten er tilgjengelig enten innen operatørens godkjente omdirigeringsstid eller en omdirigeringsstid basert på flyets MEL-genererte funksjonsstatus, idet den korteste tiden gjelder.

SPA.ETOPS.115 Minsteverdier for planlegging av en ETOPS-alternativ flyplass på ruten

- a) Operatøren skal velge en flyplass som ETOPS-alternativ flyplass på ruten bare dersom aktuelle værrapporter eller værmeldinger, eller en kombinasjon av dette, viser at forholdene i tidsrommet fra beregnet landingstidspunkt til én time etter seneste mulige landingstidspunkt vil være som eller bedre enn minsteverdiene for planlegging beregnet ved å legge sammen tilleggsgrenseverdiene i tabell 1.
- b) Operatøren skal inkludere i driftshåndboken metoden for å bestemme driftsmessige minstekrav ved den planlagte ETOPS-alternative flyplassen på ruten.

Tabell 1: Minsteverdier for planlegging for ETOPS-alternativ 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 + 1 500 m

*: VIS: sikt; MDA/H: minste nedstigningshøyde

Underdel G – Transport av farlig gods

SPA.DG.100 Transport av farlig gods

Unntatt som fastsatt i del NCO, del NCC, del CAT og del SPO skal operatøren foreta lufttransport av farlig gods bare dersom operatøren er godkjent av vedkommende myndighet.

SPA.DG.105 Godkjenning for transport av farlig gods

For å innhente godkjenning til å transportere farlig gods skal operatøren i samsvar med de tekniske forskrifter

- a) utarbeide og vedlikeholde et opplæringsprogram for alt berørt personell og demonstrere overfor vedkommende myndighet at alt personell har fått tilstrekkelig opplæring,
- b) fastsette driftsprosyderer 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) respons på nødssituasjoner som omfatter farlig gods,
 - 5) fjerning av mulig forurensing,
 - 6) oppgavene til alt berørt personell, særlig med hensyn til håndtering på bakken og håndtering i luftfartøyet,
 - 7) inspeksjon med hensyn til skade, lekkasje eller forurensing, og
 - 8) rapportering av ulykke og hendelse med farlig gods.

SPA.DG.105 Opplysninger og dokumentasjon for farlig gods

Operatøren skal i samsvar med de tekniske forskrifter

- a) framlegge skriftlige opplysninger for fartøysjefen
 - 1) om farlig gods som skal transporteres i luftfartøyet,
 - 2) til bruk ved respons på nødssituasjoner underveis,
- b) bruke en kontrolliste 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, unntatt dersom opplysningene om det farlige godset gis i elektronisk form,
- d) sikre at dersom det utarbeides et transportdokument for farlig gods i skriftlig form, skal det 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 endelig bestemmelsessted,

Vedlegg V «del SPA»

- e) sikre at en kopi av opplysningene til fartøysjefen oppbevares på bakken, og at denne kopien, eller opplysningene i den, er lett tilgjengelige for flyplassene for forrige avgang og neste planlagte ankomst, frem til etter flygingen som opplysningene viser til,
- f) oppbevare kontrollisten for mottak av farlig gods, transportdokumentet og opplysningene til fartøysjefen i minst tre måneder etter gjennomføring av flygingen, og
- g) oppbevare opplæringsjournalene for alt personell i minst tre år.

Underdel H – Helikopterdrift med nattsynbilledsystemer

SPA.NVIS.100 Drift med nattsynbilledsystemer (NVIS)

- a) Helikoptre skal drives i henhold til VFR om natten ved hjelp av NVIS bare dersom operatøren er godkjent av vedkommende myndighet.
- b) For å innhente slik godkjenning fra vedkommende myndighet skal operatøren
 - 1) drive innenfor kommersiell lufttransport (CAT) og inneha CAT AOC i henhold til del ORO,
 - 2) demonstrere overfor vedkommende myndighet
 - i) samsvar med gjeldende krav i denne underdel, og
 - ii) vellykket integrering av alle elementer av NVIS.

SPA.NVIS.110 Krav til utstyr under NVIS-drift

- a) Før NVIS-drift gjennomføres, skal hvert helikopter og alt tilhørende NVIS-utstyr ha fått utstedt relevant luftdyktighetsgodkjenning i henhold til forordning (EF) nr. 1702/2003.
- b) *Radiohøydemåler*. Helikopteret skal være utstyrt med en radiohøydemåler som er i stand til å varsle med et lydsignal under en forhåndsdefinert 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 situasjonsbevisstheten skal følgende brukes:
 - 1) eventuelt NVIS-kompatibelt instrumentpanellys som kan lyse opp alle vesentlige flygeinstrumenter,
 - 2) NVIS-kompatible hjelpelys,
 - 3) bærbar NVIS-kompatibel lykt, og
 - 4) et hjelpemiddel for å fjerne eller slokke innvendige NVIS-inkompatible lys.
- d) *NVIS-tilleggsutstyr*. Følgende NVIS-tilleggsutstyr skal brukes:
 - 1) en reserve- eller sekundærstrømkilde til nattsynbriller (NVG), og
 - 2) en hjelm med nødvendig NVG-tilkøpling.
- 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-drift.
- 2) Enhver etterfølgende endring eller ethvert etterfølgende vedlikehold av luftfartøyet skal være i samsvar med NVIS-luftdyktighetsgodkjenningen.

SPA.NVIS.120 Minstekrav til NVIS-drift

- a) Det skal ikke gjennomføres drift under minstekravene til VFR-vær for den typen nattdrift som gjennomføres.
- b) Operatøren skal fastsette minste gjennomgangshøyde der en overgang til/fra flyging med hjelpemidler kan fortsettes fra.

SPA.NVIS.130 Krav til besetningen under NVIS-flyginger

- a) *Utvelgelse.* Operatøren skal fastsette kriterier for utvelgelse 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) *Driftsopplæring.* Alle flygere skal ha gjennomført driftsopplæring i samsvar med NVIS-prosedylene i driftshåndboken.
- d) *Aktuell erfaring.* Alle flygere og NVIS-besetningsmedlemmer som deltar i NVIS-drift, skal ha gjennomført tre NVIS-flyginger de 90 siste dagene. Aktuell erfaring kan gjenopprettes på en opplæringsflyging i helikopteret eller på en godkjent fullflygesimulator (FFS), som skal omfatte elementene i bokstav f) nr. 1.
- e) *Besetningens sammensetning.* Minstebesetningen skal være det største av det antall som er angitt
 - 1) i flygehåndboken (AFM),
 - 2) for den bakenforliggende virksomheten, eller
 - 3) i driftsgodkjenningen for NVIS-driften.
- f) *Besetningens opplæring og kontroll*
 - 1) Opplæring og kontroll skal gjennomføres i samsvar med en detaljert plan godkjent av vedkommende myndighet og inkludert i driftshåndboken.
 - 2) Besetningsmedlemmer
 - i) Besetningens opplæringsprogrammer skal forbedre kunnskapen om NVIS-arbeidsmiljøet og -utstyret, forbedre samordningen av besetningen og omfatte tiltak for å begrense risikoen ved flyging inn i forhold med dårlig sikt samt prosedyrer for normale situasjoner og nødssituasjoner under NVIS-drift.
 - 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: utvalgelse, sammensetning og opplæring av besetning, utstyrsnivå og klareringskriterier samt driftsprosedyrer og minstekrav, slik at normal og potensielt unormal drift beskrives og dempes tilstrekkelig.

Underdel I – Heisevirksomhet med helikopter

SPA.HHO.100 Heisevirksomhet med helikopter (HHO)

- a) Helikoptre skal benyttes til CAT-heisevirksomhet 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 CAT AOC i henhold til del ORO, og
 - 2) demonstrere overfor vedkommende myndighet samsvar med kravene i denne underdel.

SPA.HHO.110 Krav til utstyr under HHO-flyginger

- 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. Hjelpetstyr 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) drift til sjøs om dagen og om natten, og
- b) drift til lands om natten, unntatt for HHO på et driftssted for medisinske nødtjenester med helikopter (HEMS).

SPA.HHO.125 Krav til ytelse under HHO-flyginger

Unntatt for HHO på et HEMS-driftssted skal HHO være i stand til å tåle svikt i en kritisk motor med tilstrekkelig effekt på den gjenværende motor / de gjenværende motorer uten fare for underhengende personer/last, tredjeparter eller eiendom.

SPA.HHO.130 Krav til besetningen under HHO-flyginger

- a) *Utvelgelse.* Operatøren skal fastsette kriterier for utvelgelse av flygebesetningsmedlemmer for 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
 - 1) Til sjøs

- i) 1 000 timer som fartøysjef for helikoptre, eller 1 000 timer som styrmann ved HHO, hvorav 200 timer er som fartøysjef under tilsyn, og
 - ii) 50 heiseoperasjoner til sjøs, hvorav 20 skal være om natten dersom nattdrift skal gjennomføres, idet en heiseoperasjon er én gang opp og ned med heisekroken.
- 2) Til lands
- 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 driftserfaring i helikoptre i et driftsmiljø som ligner den planlagte driften, og
 - iii) 50 heiseoperasjoner, hvorav 20 operasjoner skal være om natten dersom nattdrift skal gjennomføres.
- c) *Driftsopplæring og erfaring.* Vellykket gjennomføring av opplæring i henhold til HHO-prosedyrene i driftshåndboken og relevant erfaring i den rolle og det miljø HHO skal gjennomføres.
- d) *Aktuell erfaring.* Alle flygere og HHO-besetningsmedlemmer som deltar i HHO, skal de 90 siste dagene ha gjennomført
- 1) ved drift om dagen enhver kombinasjon av tre heiseoperasjoner om dagen eller natten, hvorav hver skal omfatte en overgang til og fra hovringen, og
 - 2) ved drift om natten tre heiseoperasjoner om natten, hvorav hver skal omfatte en overgang til og fra hovringen.
- e) *Besetningens sammensetning.* Minstebesetningen for drift om dagen og om natten skal være som angitt i driftshåndboken. Minstebesetningen vil være avhengig av type helikopter, værforhold, type oppgave, og dessuten for drift til sjøs, HHO-helikopterplassens miljø, sjøens 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 gjennomføres i samsvar med en detaljert plan godkjent av vedkommende myndighet og inkludert 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 statisk utladning under HHO-drift.
 - ii) Tiltakene omhandlet i bokstav f) nr. 2 i) skal vurderes under ferdighetskontroller under visuelle værforhold (VMC) om dagen eller ferdighetskontroller under VMC om natten dersom operatøren gjennomfører HHO om natten.

SPA.HHO.135 Informasjon til passasjerer under HHO-flyginger

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: utvalgelse, sammensetning og opplæring av besetning, utstyrsnivå og klareringskriterier samt driftsprosedyrer og minstekrav, slik at normal og potensielt unormal drift beskrives og dempes tilstrekkelig.
- b) Relevante utdrag fra driftshåndboken skal gjøres tilgjengelig for organisasjonen som HHO stilles til rådighet for.

Underdel J – Medisinske nødtjenester med helikopter

SPA.HEMS.100 Medisinske nødtjenester med helikopter (HEMS)

- a) Helikoptre skal benyttes til HEMS-drift 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 CAT AOC i henhold til del ORO, og
 - 2) demonstrere overfor vedkommende myndighet samsvar med kravene i denne underdel.

SPA.HEMS.110 Krav til utstyr under HEMS-drift

Installasjonen av alt medisinsk utstyr for helikoptre og eventuelle etterfølgende endringer, og eventuelt betjening av dette, skal være godkjent i henhold til forordning (EF) nr. 1702/2003.

SPA.HEMS.115 Kommunikasjon

I tillegg til kravene i CAT.IDE.H skal helikoptre som gjennomfører HEMS-drift, ha kommunikasjonsutstyr som er i stand til å gjennomføre toveis kommunikasjon med organisasjonen som HEMS gjennomføres for, og eventuelt kommunisere med beredskapspersonell på bakken.

SPA.HEMS.120 Minstekrav til HEMS-drift

- a) HEMS-drift i ytelsesklasse 1 og 2 skal overholde minsteverdiene for vær i tabell 1 for klarering og underveisfasen av HEMS-flygingen. Dersom værforholdene under underveisfasen faller under skydekkehøyden eller de angitte minsteverdiene for sikt, skal helikoptre sertifisert for flyginger bare under VMC avbryte flygingen eller returnere til basen. Helikoptre utstyrt og sertifisert for drift under instrumentflygingsværforhold (IMC) kan avbryte flygingen, returnere til basen eller på alle måter skifte til en flyging som gjennomføres i henhold til instrumentflygeregler (IFR), forutsatt at flygebesetningen er kvalifisert.

Tabell 1: Minstekrav til HEMS-drift

2 FLYGERE		1 FLYGER	
DAG			
Skydekkehøyde	Sikt	Skydekkehøyde	Sikt
500 fot og over	Som angitt i minstekravene til VFR i gjeldende luftrom	500 fot og over	Som angitt i minstekravene til VFR i gjeldende luftrom
499-400 fot	1 000 m*	499-400 fot	2 000 m
399-300 fot	2 000 m	399-300 fot	3 000 m
NATT			
Skydekkehøyde	Sikt	Skydekkehøyde	Sikt
1 200 fot **	2 500 m	1 200 fot **	3 000 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 skydekkehøyden reduseres til 1 000 fot i korte perioder.

- b) Minsteverdiene for vær for klarings- og underveisfasen av en HEMS-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.HEMS.125 Krav til ytelse under HEMS-drift

- a) Drift i ytelsesklasse 3 skal ikke gjennomføres over et ugjestmildt område.
- b) Avgang og landing
- 1) Helikoptre som gjennomfører drift til/fra et område for siste fase av innflygingen og avgang (FATO) på et sykehus som ligger i et tettbygd ugjestmildt område, og som benyttes som HEMS-driftsbasis, skal drives i henhold til ytelsesklasse 1.
 - 2) Helikoptre som gjennomfører drift til/fra et FATO på et sykehus som ligger i et tettbygd ugjestmildt område, og som ikke er en HEMS-driftsbasis, skal drives i henhold til ytelsesklasse 1, unntatt dersom operatøren innehar en godkjenning i henhold til CAT.POL.H.225.

- 3) Helikoptre som gjennomfører drift til/fra et HEMS-driftssted som ligger i et ugjestmildt område, skal drives i henhold til ytelsesklasse 2 og være fritatt for godkjenningen som kreves i henhold til CAT.POL.H.305 bokstav a), forutsatt at det demonstreres samsvar med CAT.POL.H.305 bokstav b) nr. 2 og bokstav b) nr. 3.
- 4) HEMS-driftsstedet skal være stort nok til å gi tilstrekkelig klaring fra alle hindringer. Ved nattdrift skal plassen være lyst opp, slik at plassen og eventuelle hindringer kan identifiseres.

SPA.HEMS.130 Krav til besetningen

- a) *Utvelgelse.* Operatøren skal fastsette kriterier for utvelgelse 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) 1 000 timer som fartøysjef for luftfartøyer, hvorav 500 timer er som fartøysjef for helikoptre, eller
 - ii) 1 000 timer som styrmann under HEMS-drift, hvorav 500 timer er som fartøysjef under tilsyn og 100 timer er som fartøysjef for helikoptre,
 - 2) 500 timers driftserfaring i helikoptre i et driftsmiljø som ligner den planlagte driften, og
 - 3) for flygere som deltar i nattdrift, 20 timers VMC om natten som fartøysjef.
- c) *Driftsopplæring.* Vellykket gjennomføring av driftsopplæring i henhold til HEMS-prosedurene i driftshåndboken.
- d) *Aktuell erfaring.* Alle flygere som deltar i HEMS-drift, skal ha gjennomført minst 30 minutters flyging bare ved hjelp av instrumenter i et helikopter eller i en FSTD de 6 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-driftssted 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) installasjonen av båren, etter ankomst til HEMS-driftsstedet, forhindrer det tekniske HEMS-besetningsmedlemmet i å sitte i forsetet, eller
 - C) den medisinske passasjerer trenger bistand fra det tekniske HEMS-besetningsmedlemmet under flyging.
 - ii) I tilfellene beskrevet i i) skal de driftsmessige minstekravene være som angitt i gjeldende luftromskrav; minstekravene til HEMS-drift i tabell 1 i SPA.HEMS.120 skal ikke benyttes.

- iii) Bare i tilfellet beskrevet i i) A) kan fartøysjefen lande på et HEMS-driftssted uten bistand fra det tekniske besetningsmedlemmet i forsettet.
- 2) *Flyging om natten.* Minstebesetningen om natten skal være
 - 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-oppdraget,
 - C) pålitelighet i værvarslingstjenesten,
 - D) HEMS-minsteutstyrliste,
 - E) kontinuitet i besetningskonseptet,
 - F) minstekrav til besetningens kvalifikasjoner, grunnleggende opplæring og gjentatte opplæring,
 - G) driftsprosedyrer, herunder samordning av besetningen,
 - H) minsteverdier for vær, og
 - I) ytterligere vurderinger på grunn av bestemte lokale forhold.
- f) *Besetningens opplæring og kontroll*
 - 1) Opplæring og kontroll skal gjennomføres i samsvar med en detaljert plan godkjent av vedkommende myndighet og inkludert 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, utvelgelse av HEMS-driftssteder 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-drift om natten, og
 - B) linjekontroller.

SPA.HEMS.135 Informasjon til medisinske passasjerer og annet personell under HEMS-drift

- a) *Medisinsk passasjer.* Før en HEMS-flyging, eller rekke av flyginger, skal medisinske passasjerer 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 nødssituasjoner.
- b) *Beredskapspersonell på bakken.* Operatøren skal treffe alle rimelige tiltak for å sikre at beredskapspersonell på bakken kjenner HEMS-arbeidsmiljøet og -utstyret og risikoen ved bakkevirksomhet på et HEMS-driftssted.
- 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: utvelgelse, sammensetning og opplæring av besetning, utstyrsnivå og klareringskriterier samt driftsprosedyrer og minstekrav, slik at normal og potensielt unormal drift beskrives og dempes tilstrekkelig.
- b) Relevante utdrag fra driftshåndboken skal gjøres tilgjengelig for organisasjonen som HEMS stilles til rådighet for.

SPA.HEMS.145 HEMS-helikopterbaseanlegg

- a) Dersom besetningsmedlemmer skal være i beredskap med en reaksjonstid på under 45 minutter, skal det ved hver driftsbasis stilles til rådighet egnet innkvartering.
- b) Flygerne skal ved hver driftsbasis 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-oppgaven 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) drift 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 forlater helikopteret

Dersom fartøysjefen anser det som nødvendig å fylle drivstoff med passasjerer om bord, kan det skje enten mens rotorene er stoppet eller 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 brannslukkingsutstyr 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.