



FORKLARENDE NOTE

UDTALELSE NR. 03/2012

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 3. september 2012

om Kommissionens forordning om ændring af gennemførelsesbestemmelser for flyveoperationer og gennemførelsesbestemmelser for flybesætninger

Erhvervsmæssige lufttransportoperationer med svævefly og balloner

Erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere

Indholdsfortegnelse

Sammendrag	3
Indledning.....	4
I. Generelt.....	4
II. Udtalelsens anvendelsesområde	4
III. Høring	6
IV. Konvention for nummerering af regler	7
CAT (S, B).....	8
I Ændringer til rammeforordningen om flyveoperationer.....	8
II. Ændringer til del-CAT.....	8
III. Ændringer til del-ORO	14
IV. Andre observationer.....	15
CAT (A til A)	17
I. Politik	17
II. Ændringer til rammeforordningen	19
III. Ændringer til del-CAT.....	20
IV. Ændringer til del-ORO	23
V. Ændringer til del-ARO	25
VI. Ændringer til del-ORA	25
VII. Andre observationer.....	25
Bilag 1: Krydsreferencetabeller vedrørende tillæg til EU-OPS og JAR-OPS3	26
Tillæg 1 til 1.005, litra a) – flyvemaskiner i præstationsklasse B i henhold til VFR om dagen	26
Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen.....	44
Tillæg 1 til 3.005, litra g) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen.....	54
Bilag 2: Liste over lempelser og regler, der ikke finder anvendelse på erhvervsmæssige lufttransportoperationer (A til A-operationer)	60
Del-CAT	60
Bilag 3: Anvendte akronymer og forkortelser	85

Sammendrag

Denne udtalelse indeholder gennemførelsesbestemmelser for erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT) med svævefly og balloner og omhandler ændring af nedenstående bestemmelser:

- rammeforordningen om flyveoperationer
- bilag I – definitioner vedrørende bilag II-VIII
- bilag II – del-ARO, myndighedskrav til flyveoperationer
- bilag III – del-ORO, organisationskrav til især erhvervsmæssige luftfartsforetagender og ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender af komplekse motordrevne luftfartøjer, og
- bilag IV - del-CAT, tekniske krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer.

Desuden indeholder denne udtalelse gennemførelsesbestemmelser for erhvervsmæssige lufttransportoperationer, som starter og slutter på samme flyveplads eller driftssted. Den omhandler ændring af nedenstående regeldokumenter:

- forordningen om flyveoperationer:
 - rammeforordningen om flyveoperationer
 - bilag II – del-ARO, myndighedskrav til flyveoperationer
 - bilag III – del-ORO, organisationskrav - flyveoperationer, og
 - bilag IV - del-CAT, tekniske krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer
- forordningen om flyvebesætninger:
 - rammeforordningen om flyvebesætninger, og
 - bilag VII – del-ORA, organisationskrav til flyvebesætninger.

Disse krav er blevet udarbejdet på grundlag af følgende principper:

- opretholdelse af et højt sikkerhedsniveau
- sikring af forholdsmæssige regler, hvor dette er relevant
- garanti for fleksibilitet og effektivitet for luftfartsforetagender og myndigheder.

Denne udtalelse er resultatet af en omfattende høringsproces, der omfatter myndigheder, sammenslutninger, luftfartsforetagender og luftfartseksperter.

Indledning

I. Generelt

1. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹ (herefter "grundforordningen"), som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009², fastsættes der en mere hensigtsmæssig og omfattende ramme for definition og gennemførelse af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.
2. Formålet med denne udtalelse er at bistå Europa-Kommissionen i fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser vedrørende flyveoperationer.
3. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (agenturets) bestyrelse³, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i grundforordningen.

II. Udtalelsens anvendelsesområde

4. Denne udtalelse består af gennemførelsesbestemmelserne for erhvervmæssige lufttransportoperationer (CAT) med svævefly og balloner, og omhandler ændring af følgende dokumenter:
 - rammeforordningen om flyveoperationer
 - bilag I – definitioner vedrørende bilag II-VIII
 - bilag II – del-ARO, myndighedskrav til flyveoperationer
 - bilag III – del-ORO, organisationskrav til især erhvervmæssige luftfartsforetagender og ikke-erhvervmæssige luftfartsforetagender af komplekse motordrevne luftfartøjer, og
 - bilag IV - del-CAT, tekniske krav til erhvervmæssige lufttransportoperationer.
5. Denne udtalelse omfatter desuden gennemførelsesbestemmelserne for erhvervmæssige lufttransportoperationer (CAT), som starter og slutter på samme flyveplads eller driftssted (erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer), og omhandler ændring af nedenstående regeldokumenter:
 - forordningen om flyveoperationer:
 - rammeforordningen om flyveoperationer
 - bilag II – del-ARO, myndighedskrav til flyveoperationer

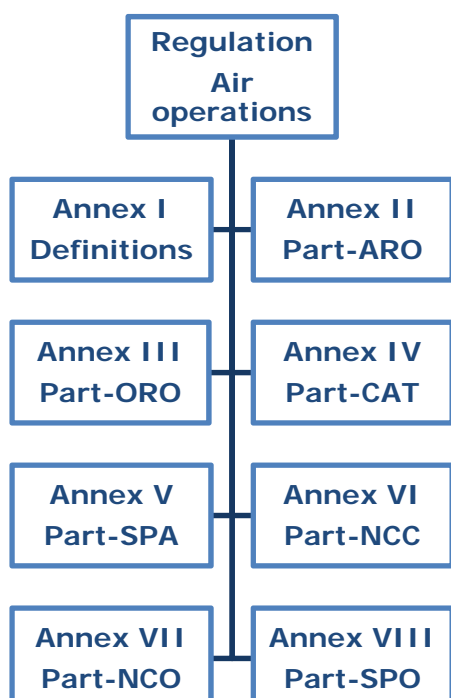
¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur samt om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF. *EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1-49.*

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF. *EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51-70.*

³ Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren) EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

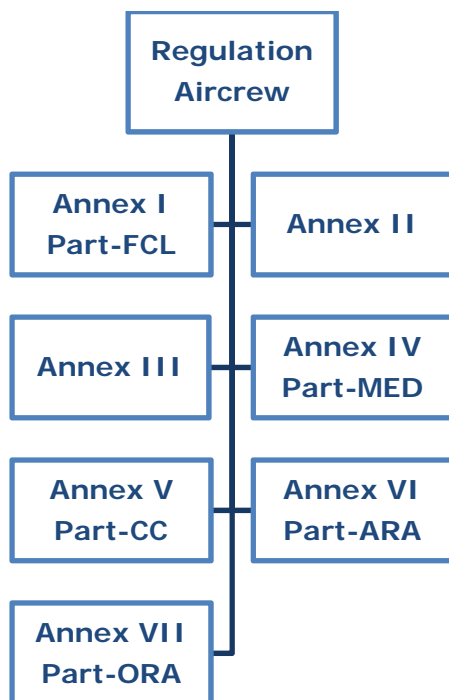
- bilag III – del-ORO, organisationskrav - flyveoperationer, og
 - bilag IV - del-CAT, tekniske krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer
 - forordningen om flyvebesætninger:
 - rammeforordningen om flyvebesætninger og
 - bilag VII – del-ORA, organisationskrav til flyvebesætninger.
6. Dokumenterne i denne udtalelse er baseret på den reviderede regelstruktur, som Kommissionen og agenturet foreslog i april 2011. Følgende tabel er en oversigt over bilagene til forordningen om flyveoperationer og forordningen om flyvebesætninger⁴.

Figur 1 Bilag til forordningen om flyveoperationer⁵



⁴ Forordning (EU) nr. 1178/2011 for flyvebesætninger i civil luftfart og ændret ved forordning (EU) nr. 290/2012.

⁵ NCC: ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, NCO: ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer, SPO: specifikke operationer.

Figur 2: Bilag til forordningen om flyvebesætninger⁶

III. Høring

7. Denne udtalelse er baseret på:

- NPA 2008-22, som indeholder forslag til gennemførelsesbestemmelser og relaterede acceptable måder for overensstemmelse (AMC) og vejledende materiale (GM) for myndigheder og organisationer
- NPA 2009-02, som indeholder forslag til gennemførelsesbestemmelser og relaterede AMC'er og GM for flyveoperationer.

8. NPA 2008-22 blev offentliggjort på EASA's websted (<http://www.easa.europa.eu>) den 31. oktober 2008. Høringsperioden udløb den 28. maj 2009. NPA 2009-02 blev offentliggjort på EASA's websted (<http://www.easa.europa.eu>) den 30. januar 2009. Høringsperioden udløb den 31. juli 2009.

9. Den ændrede tekst blev drøftet indgående med undersøgelsesgrupperne for regelfastsættelse, som blev nedsat i forbindelse med NPA 2008-22 og 2009-02.

10. Ud fra den omfattende høring af myndigheder, organisationer og luftfartsforetagender offentliggjorde agenturet CRD for del-AR og del-OR den 4. oktober 2010, CRD OPS I den 25. november 2010 og CRD OPS III den 27. oktober 2011. Fristen for indgivelse af bemærkninger udløb henholdsvis den 6. december 2010, den 15. februar 2011 og den 30. januar 2012.

11. Agenturet drøftede forslaget om erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer med AGNA-medlemmerne på to temamøder i oktober 2011 og juli 2012.

⁶ FCL: flyvebesætningscertificering, MED: medicinske krav, CC: kabinepersonale, ARA: myndighedskrav til flyvebesætninger.

IV. Konvention for nummerering af regler

12. I overensstemmelse med agenturets retningslinjer for regelfastsættelse er følgende konvention for nummerering af regler anvendt i gennemførelsesbestemmelserne:

.<subpart>.<afsnit>.<N>

Forklaring:

: obligatorisk - op til fire bogstaver eller cifre

f.eks.: ARO, ORO, CAT

<subpart>: obligatorisk - op til fire bogstaver eller cifre

f.eks.: GEN, OP, POL, IDE

<afsnit>: obligatorisk - op til fem bogstaver eller cifre

f.eks.: MPA, NMPA, A, H, S, B

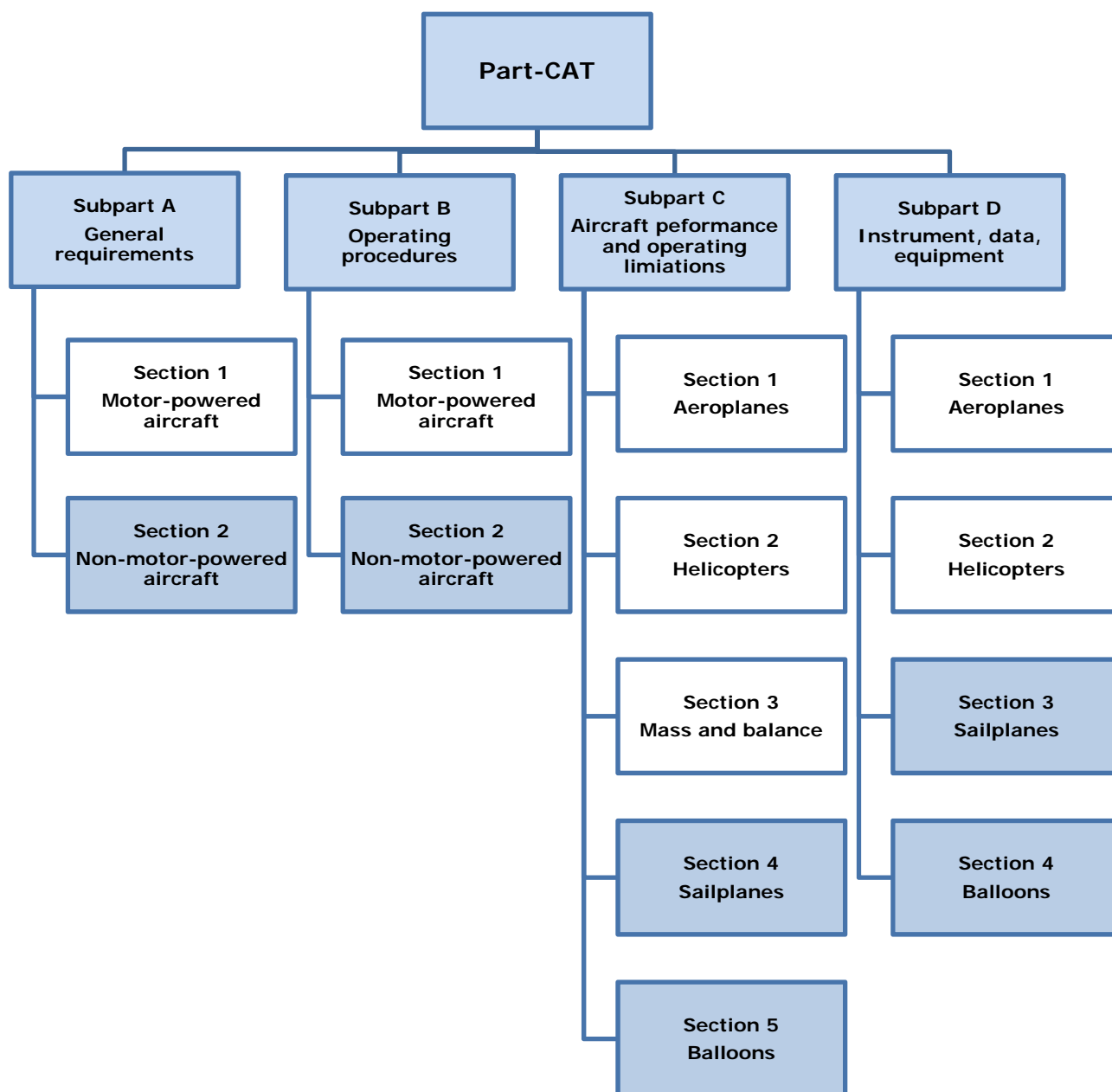
<N>: obligatorisk regelnummer – tre cifre startende med 100, idet efterfølgende tal generelt nummereres i intervaller af 5.

CAT (S, B)**I Ændringer til rammeforordningen om flyveoperationer**

13. Ændringerne til rammeforordningen omfatter to mindre tilpasninger, som vedrører erhvervsmæssige lufttransportoperationer med ballon og svævefly.
14. Med ændringen af artikel 1 fastslås det, at OPS-reglerne finder anvendelse på erhvervsmæssige lufttransportoperationer med svævefly og balloner. Det præciseres ligeledes, at forordningen ikke finder anvendelse på forankrede balloner, luftskibe og forankrede ballonflyvninger. Nogle af de utallige ballonoperationer involverer forankring. Den grundlæggende forskel mellem de tre væsentligste former for forankring er som følger:
 - En "forankret ballon" er særligt udformet med henblik på at være konstant forankret i jorden med et forankringssystem under driften.
 - En "forankret flyvning" er en midlertidig fastholdelse af en fri ballon under flyvningen med henblik på at gennemføre hele flyvningen på et og samme sted.
 - En "startbegrænsning" er en midlertidig begrænsning af en fritsvævende ballon med henblik på påbegyndelse af dens frie flyvning.
15. Kun operationer med "startbegrænsning" vil være omfattet af denne forordning. Den "forankrede ballon" og den "forankrede flyvning" er ikke omfattet af forordningen. De vil blive omhandlet på et senere tidspunkt.
16. For så vidt angår overgangen, foreslås der en opt-out-periode på tre år. I dette forslag tages det i betragtning, at der på nuværende tidspunkt ikke foreligger harmoniserede EU-bestemmelser for denne type operationer.

II. Ændringer til del-CAT**Anvendelsesområde**

17. Del-CAT indeholder tekniske regler for alle erhvervsmæssige lufttransportoperationer. Opbygningen af del-CAT blev udformet med henblik på at gøre det muligt at tilføje regler for visse kategorier af luftfartøjer på et senere tidspunkt uden at påvirke den regelstruktur, der allerede var blevet opbygget i en tidligere fase. Hovedparten af de regler, der finder anvendelse på CAT (S, B), er derfor at finde i nye afsnit.
18. I den nedenstående figur vises de subparter og afsnit, der finder anvendelse på erhvervsmæssige lufttransportoperationer (S, B).



19. Reglerne i del-CAT (S, B) skal læses i sammenhæng med:

- rammeforordningen om flyveoperationer
- bilag I – definitioner af begreber anvendt i bilag II-VIII
- bilag II – del-ARO, der indeholder myndighedskrav til erhvervsmæssige luftfartsforetagender, og
- bilag III – del-ORO, der indeholder organisationskrav, hvor især følgende subparter er relevante: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC og ORO.FC
- bilag V - del-SPA, der indeholder kravene til operationer, der forudsætter en særlig godkendelse, finder i princippet også anvendelse på erhvervsmæssige

luftfartsforetagender (S, B), men ingen af disse operationer forekommer imidlertid at være relevante for erhvervsmæssige luftfartsforetagender (S, B).

Oversigt over reaktioner

20. Agenturet modtog i alt 92 bemærkninger fra syv aktører.
21. Nogle af bemærkningerne omhandlede erhvervsmæssige lufttransportoperationer (S, B) som helhed, idet det blev frarådet at anse erhvervsmæssige lufttransportoperationer (S, B) for at være en erhvervsmæssig aktivitet. Disse tilbagemeldinger er blevet taget til efterretning, men ikke accepteret, da denne udtalelse ikke omhandler spørgsmålet om, hvorvidt en aktivitet skal kategoriseres som erhvervsmæssig eller ikke-erhvervsmæssig. Begrebet "erhvervsmæssig operation" er defineret i grundforordningens artikel 3 og kan ikke ændres i medfør af en gennemførelsesbestemmelse af lavere rang.
22. Med hensyn til subpart GEN vedrørte den overvejende del af bemærkningerne CAT.GEN.NMPA.140 "Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord". I de fleste af bemærkningerne blev der anmodet om yderligere lempelser og om tilpasning til del-NCO. Hovedparten af disse anmodninger er blevet imødekommet.
23. For så vidt angår subpart OP, vedrørte de fleste af bemærkningerne ballonoperationer. I mange af bemærkningerne blev der givet udtryk for nødvendigheden af yderligere præciseringer som anført i de nedenstående forklaringer.
24. Hovedparten af bemærkningerne vedrørende subpart POL vedrørte også ballonkravet og AMC'er til systemet til bestemmelse af massen. De fleste af disse bemærkninger er blevet imødekommet.
25. Der blev modtaget ca. 30 bemærkninger vedrørende subpart IDE, hvoraf hovedparten omhandlede balloner. I nogle af bemærkningerne var hovedvægten lagt på fastspændingssystemet for luftfartøjschefen, hvor nogle var for og andre i mod forslaget. I nogle bemærkninger blev der anmodet om overensstemmelse med andre dele. Bemærkningerne gjorde det også tydeligt, at det var nødvendigt at revidere bestemmelsen om diverse udstyr til balloner. Der blev anmodet om præciseringer vedrørende radiokommunikationsudstyr til svævefly.

Forklaring

26. I forbindelse med udarbejdelsen af de nye afsnit var agenturet omhyggelig med at kontrollere overensstemmelsen af de foreslåede regler med de nedenstående dokumenter og foretog tilpasninger, hvor dette var relevant:
 - med hensyn til specifikke gennemførelsesbestemmelser for erhvervsmæssige lufttransportoperationer: med den version af del-CAT (A, H), som er blevet vedtaget af EASA-udvalget og tilsendt Europa-Parlamentet med henblik på gennemgang, og
 - med hensyn til gennemførelsesbestemmelser, der mere specifikt vedrører operationer med svævefly og balloner: den seneste version af del-NCO, som er blevet drøftet i EASA-udvalget.

27. I de følgende kapitler beskrives ændringerne i forhold til CRD-versionen, for så vidt at de indebærer en ændring af reglernes indhold, og kapitlerne indeholder endvidere yderligere forklaringer af udvalgte regler.

CAT.GEN.105 Motorsvæveflyvemaskiner til rejsebrug og motordrevne svævefly

28. Formålet med dette krav er at præcisere, at motordrevne svævefly, undtagen motorsvæveflyvemaskiner til rejsebrug, skal opereres i overensstemmelse med de regler, der finder anvendelse på ikke-motordrevne luftfartøjer og svævefly. Denne regel omhandler desuden specifikt motorsvæveflyvemaskiner til rejsebrug, som anses for at være en underkategori af motordrevne svævefly, og spørgsmålet om, hvorvidt de opereres som en flyvemaskine eller som et svævefly, er afgørende for, hvilke regler der er gældende.
29. Denne regel er blevet flyttet op i regelhierarkiet og er placeret før teksten i afsnit 1 og 2 i subpart GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Luftfartøjschefens ansvar

30. I denne regel er luftfartøjschefens væsentligste ansvarsområder sammenfattet. Reglerne er blevet ændret, idet der er tilføjet yderligere krav, som afspejler nogle af de regler, der gælder for besætningsmedlemmer i forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer (A, H). De nye krav omhandler luftfartsforetagendets hændelsesindberetningssystem, flyvetidsbegrænsning og hviletidsbestemmelser og indeholder en fortegnelse over situationer, hvor luftfartøjschefen ikke må varetage opgaver på et luftfartøj.
31. Selv om man i svævefly- og ballonverdenen oftest anvender begrebet "pilot" i stedet for begrebet "luftfartøjschef", foreslår agenturet imidlertid, at sidstnævnte begreb anvendes af hensyn til overensstemmelsen med andre regler i del-CAT og del-ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Besætningsmedlemmernes ansvar - balloner

32. Del-ORO finder også anvendelse på erhvervsmæssige lufttransportoperationer med balloner. Dette betyder, at kravet i subpart CC om at udpege mindst ét kabinebesætningsmedlem i forbindelse med operation af et luftfartøj, der er godkendt til at befordre mere end 19 passagerer, vil finde anvendelse på balloner, der befordre mere end 19 passagerer.
33. Reglerne i ORO.CC blev imidlertid hovedsagelig udarbejdet med henblik på operationer med flyvemaskiner og helikoptere og blev ikke anset for at være relevante i forbindelse med ballonoperationer. Det foreslås derfor, at ballonoperationer undtages fra kravene til kabinebesætningen.
34. Det vurderes imidlertid, at luftfartøjschefen har behov for assistance i form af et ekstra besætningsmedlem, hvis der befordres mere end 19 passagerer. I den forbindelse er der blevet tilføjet en ny regel, CAT.GEN.NMPA.105 "Ekstra besætningsmedlem - balloner". I denne bestemmelse stilles der krav om tilstedeværelse af et ekstra besætningsmedlem i balloner, når der befordres mere end 19 passagerer, og

bestemmelsen indeholder en angivelse af dette ekstra besætningsmedlems grundlæggende ansvar.

CAT.GEN.NMPA.140 Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord

35. Denne regel er blevet ændret som følge af bemærkninger fra aktører og for at undgå uoverensstemmelser med det seneste forslag til del-NCO. I henhold til denne regel er det nu tilladt at opbevare de dokumenter, håndbøger og oplysninger, der er nærmere beskrevet i litra a) i denne regel, i opsamlingskøretøjet eller på flyvepladsen eller driftsstedet i forbindelse med operationer af såvel svævefly og balloner under forudsætning af, at hensigten med flyvningen er en A til A-operation eller en operation i lokalområdet.

CAT.GEN.NMPA.150 Transport af farligt gods

36. Aktører har anmodet om, at denne regel udgår, da formålet med erhvervsmæssige lufttransportoperationer (S, B) almindeligvis ikke er at befordre farligt gods. Det skal præciseres, at dette krav omhandler de situationer, hvor farligt gods måtte blive befordret uden godkendelse i henhold til SPA.DG. Omfattet er f.eks. genstande, der medbringes af passagerer i deres bagage, og som normalt anses for at være farligt gods. Dette afsnit omhandler ligeledes luftfartøjschefens opmærksomhed på at opdage farligt gods, som uforvarende er blevet medbragt.
37. Agenturet fastholder derfor denne regel, men har ændret den, således at transport af farligt gods ikke er tilladt, undtagen i tilfælde, hvor det ikke er omfattet af "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" (ICAO Dok. nr. 9284-AN/905) i overensstemmelse med del 1 heri, eller når det medbringes af passagerer eller besætningsmedlemmer eller i bagage i overensstemmelse med del 8 heri.
38. Begrebet "tekniske instruktioner" er defineret i bilag I (offentliggjort i udtalelse 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Procedurer for støjbegrænsning – balloner og motordrevne svævefly

39. På baggrund af accepterede bemærkninger fra aktører er procedurerne for støjbegrænsning blevet ændret, og det specificeres, at reglen omhandler operationer med balloner og motordrevne svævefly. Endvidere er affattelsen blevet lempet og er ikke rettet mod luftfartsforetagendet, men derimod mod luftfartøjschefen.

CAT.OP.NMPA.110 Brændstof- og ballastforsyning og -planlægning - balloner

40. Dette krav er blevet ændret, og det anføres, at beregningen skal dokumenteres i en operationel flyveplan. Desuden er begrebet "gas" blevet fjernet i lighed med i andre regler, da gas anses for allerede at være omfattet af begrebet "brændstof".

CAT.OP.NMPA.115 Befordring af specielle passagerkategorier

41. På baggrund af accepterede bemærkninger fra aktører er denne regel blevet forkortet og begrænset til sikkerhedsmålsætningen om, at specielle passagerkategorier skal befordres i overensstemmelse med de procedurer, som luftfartsforetagendet har fastlagt med henblik på at yde sikkerhed for luftfartøjet og personerne heri.
42. I affattelsen af den tilhørende AMC tages der højde for forordning (EF) nr. 1107/2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly⁷. Der er især lagt vægt på artikel 2, litra a), som indeholder en definition af "handicappet" eller "bevægelseshæmmed person", der er lidt bredere end den tilsvarende definition i EU-OPS (jf. ACJ OPS 1.260 i afsnit 2 i JAR-OPS 1), og på de særlige behov, som vedrører erhvervsmæssige lufttransportoperationer med balloner.

Tidligere CAT.OP.NMPA.120 Anbringelse af bagage

43. Denne regel udgår, idet det er blevet vurderet, at den ikke er relevant for erhvervsmæssige lufttransportoperationer (S, B).

CAT.OP.NMPA.135 Sikring af passagerkabine og cockpit - balloner

44. Denne regel er blevet omarbejdet, således at der tages højde for ballonoperationer.

CAT.OP.NMPA.165 Brændstof- og ballaststyring under flyvning

45. Teksten er blevet ændret, således at den afspejler de specifikke operationelle behov i forbindelse med balloner. Denne regel henvender sig til luftfartøjschefen, hvilket i højere grad afspejler forholdene for så vidt angår erhvervsmæssige lufttransportoperationer med balloner.

CAT.OP.NMPA.170 Anvendelse af supplerende ilt

46. Teksten omhandler det operationelle krav om, hvornår der skal anvendes supplerende ilt. Den skal sammenholdes med de dermed forbundne krav om ilt i CAT.IDE.S.125 og CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Operationelle begrænsninger - svævefly

47. Der er blevet tilføjet en ny regel med det formål at præcisere, at operationer med svævefly kun må foregå om dagen.

CAT.POL.S.110 Præstation

48. Det tidligere litra b), som omhandlede operationer over bymæssige områder i form af byer eller bebyggelser, er udgået, da det allerede er omhandlet i del-SERA 3.1.2.1.

⁷ EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1-9.

CAT.POL.B.115 Præstation

49. Det tidligere litra b), som omhandlede operationer over bymæssige områder i form af byer eller bebyggelser, er udgået, da det allerede er omhandlet i del-SERA 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Radiokommunikationsudstyr

50. Det er blevet præciseret, at radiokommunikationsudstyr kun er obligatorisk, når det kræves for at overholde luftrumskravene.

CAT.IDE.B.115 Operationer i henhold til VFR - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr

51. Den ændrede regel er tilpasset affattelsen af del-NCO og indeholder en præcisering af betingelserne for, hvornår der er krav om trykhøjdemåler.

CAT.IDE.B.120 Fastspændingsanordninger

52. I den ændrede regel fastslås det, at der kun er krav om fastspændingsanordninger til luftfartøjschefen i balloner med sektionsofdelte kurve.

CAT.IDE.B.135 Manuelle ildslukkere

53. Den ændrede regel omfatter en henvisning til CS 31HB, der indeholder kravene til manuelle ildslukkere.

CAT.IDE.B.150 Diverse udstyr

54. Denne regel er blevet omarbejdet i overensstemmelse med modtagne bemærkninger og med del-NCO/-SPO. Der er nu krav om specifikt udstyr i overensstemmelse med ballonkategorien.

CAT.IDE.B.155 Radiokommunikationsudstyr

55. Det præciseres, at radiokommunikationsudstyr kun er obligatorisk, når det kræves for at overholde luftrumskravene.

III. Ændringer til del-ORO**ORO.AOC**

56. For luftfartsforetagender, der udfører erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer og erhvervmæssige lufttransportoperationer med svævefly og balloner, stilles der i forordning (EF) nr. 2042/2003 ikke krav om, at der udpeges en person, som har ansvaret for vedvarende luftdygtighed. Dette fremgik ikke tilstrækkeligt tydeligt af ORO.AOC.135, og derfor er litra a), nr. 4, blevet ændret. Desuden anses de krav til faciliteter, der er defineret i ORO.GEN.215, for at være tilstrækkelige, og derfor er disse luftfartsforetagender undtaget fra de krav om faciliteter, der er fastlagt i ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Det vurderes ikke, at den komplette opbygning af en driftshåndbog i henhold til kravet i ORO.MLR.101 er relevant for erhvervsmæssige lufttransportoperationer (S, B). For at kunne øge fleksibiliteten samtidig med, at de overordnede principper for en driftshåndbog opretholdes, er erhvervsmæssige lufttransportoperationer (S, B) derfor blevet undtaget fra ORO.MLR.101, og en forenklet opbygning af driftshåndbogen er beskrevet i AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. Elementerne vedrørende erhvervsmæssige lufttransportoperationer med svævefly og balloner er allerede indeholdt i udtalelse nr. 04/2011. For så vidt angår erhvervsmæssige A til A-luftfartsforetagender, skal erhvervsmæssige luftfartsforetagender i forbindelse med balloner og svævefly følge de fælles krav i afsnit I, som finder anvendelse på alle erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender i forbindelse med komplekse motordrevne luftfartøjer. De skal endvidere overholde kravet til andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssige lufttransportoperationer, hvor det i afsnit 3 er fastlagt et krav om et årligt duelighedscheck af luftfartsforetagendet. De lempede vilkår blev gennemgået igen og tilpasset i overensstemmelse med de ændringer, der var blevet foretaget, og som vedrørte erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer. Disse ændringer omhandler hovedsagelig AMC-materiale om rute-/områdekendskab og flyvepladskendskab.
59. De gældende regler for operationer med balloner og svævefly indeholder krav til flyvebesætningens sammensætning, udpegning af luftfartøjschefen, CRM-træning, forskelstræning og rutineopbygningstræning samt periodisk flyvetræning og kontrol, herunder luftfartsforetagendets duelighedscheck.

ORO.CC

60. Del-ORO finder også anvendelse på erhvervsmæssige lufttransportoperationer med balloner. Dette betyder, at kravet i subpart CC om at udpege mindst ét kabinebesætningsmedlem i forbindelse med operation af et luftfartøj, der er godkendt til at befordre mere end 19 passagerer, vil finde anvendelse på balloner, der befordre mere end 19 passagerer.
61. Dette blev anset for at være irrelevant for denne type operationer, og det foreslås derfor, at balloner bliver undtaget fra kravet om kabinebesætningsmedlemmer.

IV. Andre observationer

62. I denne udtalelse føjes definitionen af balloners tommasse til bilag I - Definitioner, som beskrevet i udtalelse nr. 04/2011. Definitionerne af balloner, svævefly, motorsvævefly og motorsvæveflyvemaskiner er anført i udtalelse nr. 04/2011. Selv om disse begreber efterfølgende udgik i forbindelse med udvalgsproceduren og ikke fremgår af den første forordning (EU) nr. xxx/xxxx om flyveoperationer (eftersom denne forordning kun indeholder krav til flyvemaskiner og helikoptere), vil definitionerne blive indsat i den ændrede forordning om flyveoperationer, hvori der vil blive fastlagt bestemmelser for balloner, svævefly, motorsvævefly og motorsvæveflyvemaskiner. Desuden er der

foretaget en lille ændring af definitionen af trafiklast for at tage højde for operationer med balloner.

63. I forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer med balloner og svævefly er der ikke blevet foreslået ændringer af del-ARO.

CAT (A til A)**I. Politik****Målsætninger for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer**

64. Med udgangspunkt i de bemærkninger, der blev modtaget som svar på NPA'en, bemærkningerne om CRD'en, de observationer, der blev indsamlet i forbindelse med AGNA-temamøderne om A til A-flyvninger samt i forbindelse med drøftelserne i EASA-udvalget, er det agenturets opfattelse, at de foreslåede regler om erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer skal være i overensstemmelse med følgende målsætninger:
- at støtte ikke-komplekse luftfartsforetagenders erhvervsmæssige lufttransportoperationer, hvor den tjeneste der udbydes er sightseeingflyvninger i et lokalområde med små ikke-komplekse luftfartøjer i henhold til VFR om dagen eller om natten,
 - at give incitamentter til flyveklubber, der også er godkendte træningsorganisationer (ATO'er), i deres bestræbelser på at øge medlemsgrundlaget under hensyntagen til, at disse organisationer almindeligvis vil gennemføre erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer med ikke-komplekse luftfartøjer i henhold til VFR om dagen i et begrænset antal dage,
 - at sikre, at proportionalitetsprincippet overholdes,
 - at opretholde et højt sikkerhedsniveau, der er passende for erhvervsmæssige lufttransportoperationer i forbindelse med befordring af passagerer, og
 - at tage særlig højde for de farer, der er forbundet med uerfarne piloters eventuelle gennemførelse af lejlighedsvis erhvervsmæssige lufttransportoperationer.

Anvendelsesområdet for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer som defineret i rammeforordningen om flyveoperationer

65. I artikel 6, stk. 1, i det udkast til en forordning om flyveoperationer, som er vedtaget i EASA-udvalget og tilsendt Europa-Parlamentet og Rådet med henblik på gennemgang, er erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer undtaget fra bestemmelserne i bilag III og IV. Begrundelsen for denne undtagelse var ønsket om at udskyde en mere detaljeret drøftelse om erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer til det tidspunkt, hvor EASA's udtalelse om pakken vedrørende erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer foreligger.
66. I artikel 6 defineres erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer som operationer, der starter og slutter på samme flyveplads eller driftssted med flyvemaskiner i præstationsklasse B eller helikoptere, der ikke er komplekse.
67. Begrebet "flyvemaskine i præstationsklasse B" defineres i bilag I - Definitioner og er blevet gennemført i henhold til EU-OPS 1.470 uden ændringer. Alle de følgende kriterier skal være opfyldt for at kunne betegnes som en flyvemaskine i præstationsklasse B:

- den skal være drevet af propelmotorer,
 - den maksimale startmasse må højst være 5 700 kg, og
 - den maksimale passagersædekonfiguration (MPSC) må højst være på ni sæder.
68. Begrebet "helikoptere, der ikke er komplekse" er baseret på nægtelsen af definitionen af komplekse motordrevne helikoptere i grundforordningens artikel 3. Alle de følgende kriterier skal være opfyldt for at kunne betegnes som en helikopter, der ikke er kompleks:
- MTOM på 3 175 kg eller derunder,
 - MPSC på ni passagersæder eller derunder og
 - certificeret til operation med en enkelt pilot.

Sammenligning af målsætningerne og anvendelsesområdet som defineret i rammeforordningen

69. Dette anvendelsesområde, der er defineret i rammeforordningen, er meget bredt og ville muliggøre regelmæssige, komplekse erhvervsmæssige lufttransportoperationer, der ligger uden for de ovenstående målsætninger. Det nedenstående bør navnlig tages i betragtning:
- Anvendelsesområdet ville ligeledes muliggøre operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer. En flyvemaskine i præstationsklasse B kategoriseres som en kompleks motordrevet flyvemaskine, hvis flyvemaskinen enten har en eller flere turbopropmotorer eller er certificeret til operation med en minimumsbesætning på mindst to piloter.
 - Definitionen i rammeforordningen indeholder ikke en fastsættelse af flyvetidsbegrænsninger eller geografiske begrænsninger, hvilket er ensbetydende med, at denne form for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer også kan udbydes uden for et lokalområde (gennemførelsesbestemmelserne indeholder ikke en entydig definition af dette begreb), især med komplekse luftfartøjer.
 - Der er endvidere ingen flyvereglbegrænsninger, hvilket betyder, at disse erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer kan gennemføres i henhold til VFR om dagen, VFR om natten og sågar IFR, hvorved operationernes kompleksitet i forbindelse med navnlig den sidstnævnte væsentligt forøges.
 - Endelig er det maksimale antal på ni passagerer relativt højt, hvilket effektivt kan nås med komplekse flyvemaskiner.

Oversigt over foreslåede aktioner

70. Med udgangspunkt i den ovenstående vurdering foreslås følgende aktioner.
71. Det bør fremhæves, at de kompetente myndigheder kan og bør anvende proportionalitetsprincippet i forbindelse med de interne instruktioner og procedurer, som de anvender i certificeringsproceduren for ikke-komplekse organisationer. For at opretholde et højt sikkerhedsniveau i forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer og for at afhjælpe de farer, der er forbundet med lejlighedsvis erhvervsmæssige lufttransportoperationer, der gennemføres af et luftfartsforetagende,

hvis operationer for størstedelens vedkommende ikke er omfattet af erhvervsmæssige lufttransportoperationer, foreslås det, at kravet om et certifikat til erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer bliver opretholdt.

72. For luftfartsforetagender, der udelukkende gennemfører erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer med flyvemaskine eller helikopter, foreslås der yderligere lempede vilkår. Der foreslås derfor ændringer af del-CAT, del-ORO og del-ARO. Med hovedparten af disse lempede vilkår indføres der imidlertid yderligere begrænsninger af de relevante flyveregler, dvs. VFR om dagen, og af luftfartøjets størrelse, f.eks. ELA2.
73. ELA2-flyvemaskiner og -helikoptere er defineret i bilag I - Definitioner som følger:
- En ELA2-flyvemaskine er et fly med en maksimal startmasse (MTOM) på højst 2 000 kg, som ikke er klassificeret som et komplekst motordrevet luftfartøj, og
 - En ELA2-helikopter er et meget let rotorfly med en MTOM på 600 kg eller derunder og et enkelt design, som er udformet med henblik på at befordre højst to personer, og som ikke er forsynet med turbine- og/eller raketmotorer.
74. Det bør desuden bemærkes, at de allerede vedtagne regler vedrørende del-CAT og del-ORO indeholder en række lempede vilkår med hensyn til lokale operationer eller operationer med ikke-komplekse luftfartøjer. Disse er baseret på de lempede vilkår i EU-OPS og JAR-OPS3:
- tillæg 1 til 1.005, litra a), for operationer med flyvemaskiner i præstationsklasse B i henhold til VFR om dagen,
 - tillæg 1 til 3.005, litra f), for operationer med små helikoptere i henhold til VFR om dagen og
 - tillæg 1 til 3.005, litra g), for lokale helikopteroperationer.
75. Bilag 1 til denne europæiske standard indeholder en krydsreferencetabel mellem tillæggene og EASA's nye OPS-regler, herunder en oversigt over forskelle.
76. Bilag 2 til denne europæiske standard indeholder en fortegnelse over lempelser, forbud og regler, som ikke finder anvendelse eller ikke er relevante for typiske A til A-operationer.
77. Sidst, men ikke mindst, bør det være muligt for flyveklubber med et ATO-certifikat at tilbyde pr-flyvninger på visse vilkår. Der foreslås ændringer til forordningen om flyvebesætning, herunder især til del-ORA, for at muliggøre dette.

II. Ændringer til rammeforordningen

78. De foreslåede regler om A til A-operationer forudsætter en ændring af rammeforordningen vedrørende forordningen om flyveoperationer samt forordningen om flyvebesætning.
79. Det anses ikke for nødvendigt at definere erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer. I de lempede vilkår i selve reglerne anføres det, hvilken kategori af luftfartøjer, flyveregler og operationsmiljø, reglerne finder anvendelse på. Dette muliggør regler, der står i et mere rimeligt forhold til den pågældende situation.
80. Med punkt 4 i den ændrede rammeforordning for flyveoperationer udgår fravigelsen i artikel 6 for A til A-flyvninger. I punkt 5 i den ændrede rammeforordning anføres det, at grandfatheringbestemmelserne for AOC'er, der er udstedt i overensstemmelse med EU-

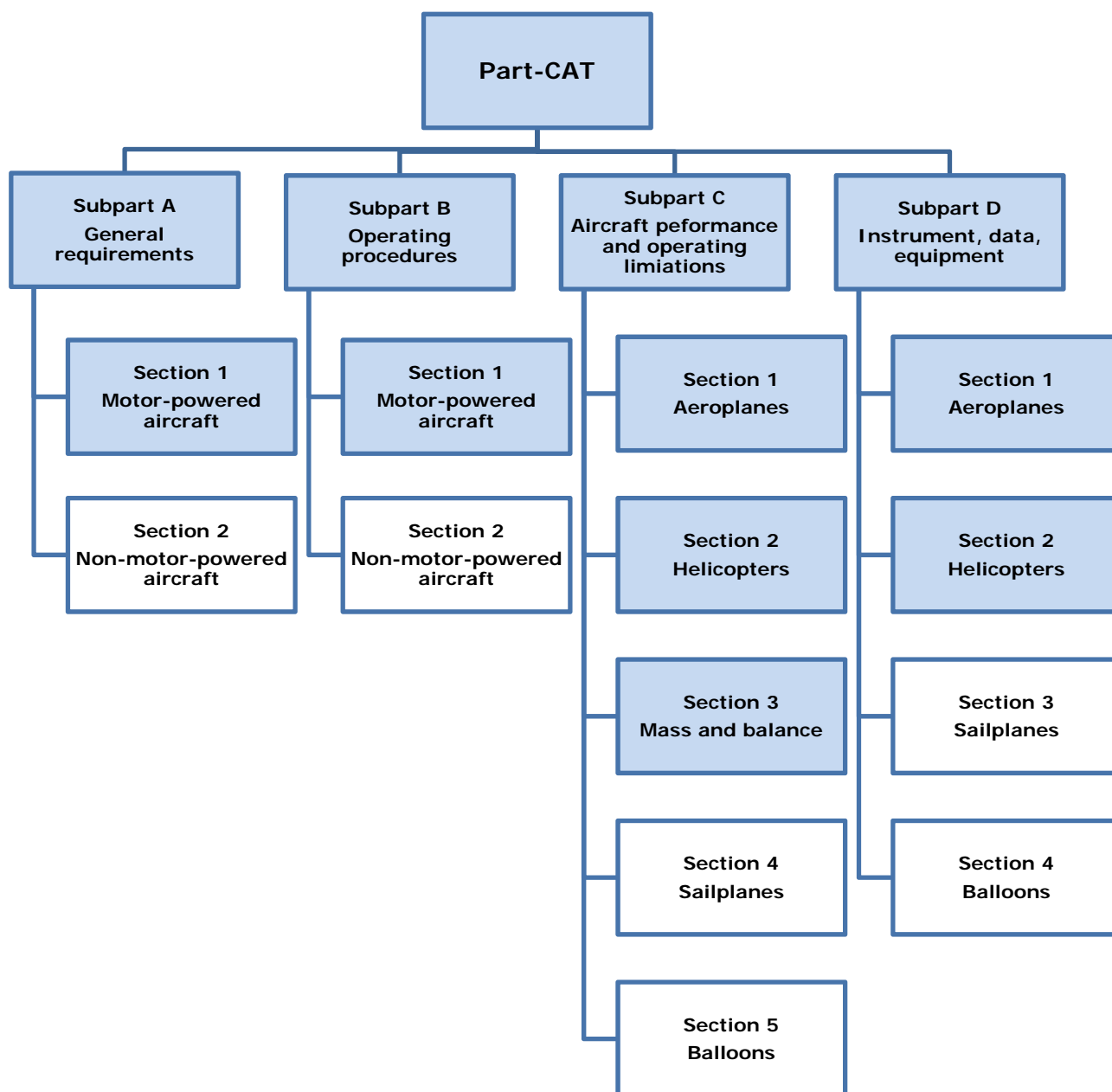
OPS, og konverteringsprocessen for AOC'er for helikoptere, der er fastlagt i artikel 7, ligeledes finder anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer. Med ændringen af artikel 10 foreslås en overgang i form af en opt-out-mulighed på to år for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer. Endvidere indeholder den ændrede forordning ændringer, som skaber konsekvens i forordningen, f.eks. hvad angår FTL.

81. Den ændrede forordning omhandler endvidere ændringer til bilagene, som forklares grundigere i det nedenstående.
82. Med hensyn til rammeforordningen om flybesætninger indsættes der et nyt afsnit, ORA.ATO.155, med henblik på at gøre det muligt for godkendte træningsorganisationer at tilbyde pr-flyvninger under visse omstændigheder. Det anses ikke for at være nødvendigt med en overgangsperiode.

III. Ændringer til del-CAT

Anvendelsesområde

83. I den nedenstående figur er de subparter og afsnit, der finder anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer, vist med blå.



Forklaring

84. Bilagene til forordningen om flyveoperationer og navnlig del-CAT er fra begyndelsen blevet udarbejdet med proportionalitetsprincippet for øje. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet sondres der allerede i de gældende regler i del-CAT mellem:
- lokale operationer og A til A-flyvninger kontra A til B-operationer,
 - ikke-komplekse luftfartøjer kontra komplekse luftfartøjer,
 - enmotorede kontra flermotorede luftfartøjer,
 - IFR- og VRF-operationer om natten kontra VFR-operationer om dagen,

- operationer med en enkelt pilot kontra operationer med flere piloter,
 - operationer, hvor der stilles krav om kabinebesætning kontra operationer uden krav om kabinebesætning,
 - præstationsklasse A, B og C for flyvemaskiner, og
 - præstationsklasse 1, 2, 3 og kategori A og B for helikoptere.
85. Nedenstående regler finder kort sagt hverken anvendelse eller er relevante med hensyn til erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer:
- regler, der udelukkende vedrører A til B-operationer,
 - regler for komplekse luftfartøjer,
 - regler for operationer i henhold til IFR,
 - regler for operationer med flere piloter og regler, der indeholder krav om kabinebesætning, og
 - regler for præstationsklasse A og C for flyvemaskiner.
86. Bilag 2 indeholder en omfattende liste med forklaring af 236 regelreferencer, der enten:
- indebærer lempelser, som specifikt vedrører erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer, eller
 - indebærer lempelser for operationer med ikke-komplekse luftfartøjer eller flyvemaskiner i præstationsklasse B eller operationer i lokalområdet, som også finder anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer, eller
 - pr. definition ikke finder anvendelse på eller er relevante for erhvervsmæssige A til A-operationer.
87. Som anført ovenfor er lempelserne fra EU-OPS og JAR-OPS 3 for flyvemaskiner i præstationsklasse B i henhold til VFR om dagen, små helikopteroperationer i henhold til VFR om dagen og lokale helikopteroperationer så vidt muligt blevet gennemført i del-CAT. Bilag 1 indeholder en krydsreferencetabel med en oplysning om gennemførelse.
88. Agenturet har igen foretaget en proportionalitetskontrol af de gældende regler for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer og har kortlagt følgende regler, hvor yderligere lempelser for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer er begrundet.

CAT.OP.MPA.151 Brændstofpolitik - lempede bestemmelser

89. Det foreslås, at der tilføjes et nyt litra b), som skal omhandle en lempelse for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer med ELA2-flyvemaskiner (europæiske lette luftfartøjer) i henhold til VFR om dagen. Denne lempede bestemmelse ville indebære, at luftfartsforetagendet kunne nøjes med at angive endeligt reservebrændstof i en mængde mindst svarende til flyvning i 45 minutter i stedet for at skulle anvende kravene i CAT.OP.MPA.150 i forbindelse med planlægningen af flyvningen og beregningen af brændstof forud for flyvningen.
90. Denne lempede bestemmelse var også indeholdt i EU-OPS, bilag 1 til 1.005, litra a), nr. 12, i).
91. Med dette nye litra b) er det nødvendigt at omdøbe det nuværende litra b) til litra c).

CAT.POL.A.310 Hindringsfrihed ved start - flermotorede flyvemaskiner

92. Det foreslås, at der tilføjes et nyt litra e), som medfører, at VFR-operationer om dagen med flyvemaskiner i præstationsklasse B undtages fra visse krav til konstruktionen af nettostartflyveje, som af sikkerhedsmæssige årsager er relevante for operationer under visuelle vejrforhold (VMC).
93. Denne lempede bestemmelse var også indeholdt i EU-OPS, bilag 1 til 1.005, litra a), nr. 24, i).

IV. Ændringer til del-ORO**ORO.GEN**

94. Ved fastlæggelsen af den rette balance mellem gennemførelsesbestemmelserne og de acceptable måder for overensstemmelse (AMC) tog agenturet højde for nødvendigheden af at sikre fleksibilitet i reglerne i en tid, hvor fremskridtet inden for digital kommunikation, computervidenskab og andre fagområder åbner døren for utallige tekniske alternativer, og hvor der er en tendens til en forøgelse af antallet af valg, der er til rådighed, samtidig med at operationerne bliver stadig mere komplekse og hyppige. Denne øgede kompleksitet i forretningsmodellerne og operationerne med en lang række interaktioner mellem systemets elementer forudsætter ikke blot, at myndighederne og luftfartsforetagenderne gennemfører effektive styringssystemer, men kræver også en fleksibilitet, der gør det muligt for disse foretagender at opfylde eller forbedre de sikkerhedsmålsætninger, som er defineret i gennemførelsesbestemmelserne, og denne fleksibilitet opnås ved at iværksætte strategier for måder for overensstemmelse og mindskelse af risikoen, som luftfartsforetagenderne finder hensigtsmæssige afhængig af netop deres organisation, forretningsmodel, infrastrukturer og operationstyper.
95. Dette gælder også for de krav til styringssystemer, der foreslås i del-ORO, og som er opbygget med henblik på fastlæggelse af sikkerhedsmålsætningen i gennemførelsesbestemmelserne, mens de detaljerede metoder til at nå denne målsætning er defineret som AMC. Dette indebærer fleksibilitet, da en organisation kan foreslå alternative metoder i forhold til dem, der er fastlagt i agenturets AMC, for at nå den målsætning, der er fastlagt i gennemførelsesbestemmelserne. Dette er særlig relevant i forbindelse med sikkerhedsstyring, da der under ingen omstændigheder kan anvendes en strategi, som er ens i alle situationer, hvis man skal opnå en effektiv sikkerhedsstyring. Det er således nødvendigt at give organisationerne fleksible rammer til at kortlægge farer og imødekomme de specifikke sikkerhedsrisici på en hensigtsmæssig måde.
96. For at undgå at pålægge visse typer organisationer en unødvendig byrde er der således ikke medtaget alt for detaljerede krav i ORO.GEN. Med hensyn til sikkerhedsstyring er det centrale krav forholdsvis kortfattet, idet luftfartsforetagendet pålægges at:
- foretage identifikation af farer for luftfartssikkerheden, som følger af luftfartsforetagendets aktiviteter,
 - gennemføre en evaluering heraf og styre tilknyttede risici,
 - iværksætte handlinger for at mindske risikoen og bekræfte deres effektivitet.

97. Det bør bemærkes, at det i forbindelse med såvel komplekse som ikke-komplekse organisationer er muligt, at en og samme person fungerer som sikkerhedschef og chef med ansvar for overvågning af overensstemmelse, forudsat at der er tilvejebragt tilstrækkelige ressourcer til begge funktioner, og at inspektionernes og revisionernes uafhængighed kan garanteres.
98. Som følge af operationernes art vurderes det, at der ikke vil blive medtaget farligt gods på luftfartsforetagendets initiativ i forbindelse med disse operationer. Desuden og af samme årsag forventes det, at passagererne ikke medbringer farligt gods ud over det, der på nuværende tidspunkt er tilladt i henhold til del 8 i de tekniske instruktioner. Erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer samt erhvervsmæssige lufttransportoperationer med svævefly og balloner er derfor blevet undtaget fra kravet i ORO.GEN.110, litra j), om at et luftfartsforetagende skal fastlægge og vedligeholde personaletræningsprogrammer for farligt gods.

ORO.AOC

99. 56. For luftfartsforetagender, der udfører erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer og erhvervsmæssige lufttransportoperationer med svævefly og balloner, stilles der i forordning (EF) nr. 2042/2003 ikke krav om, at der udpeges en person, som har ansvaret for vedvarende luftdygtighed. Dette fremgik ikke med tilstrækkelig tydelighed af ORO.AOC.135, og derfor er litra a), nr. 4, blevet ændret. Desuden anses de krav til faciliteter, der er defineret i ORO.GEN.215, for at være tilstrækkelige, og derfor er disse luftfartsforetagender undtaget fra de krav om faciliteter, der er fastlagt i ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Det vurderes ikke, at den komplette opbygning af en driftshåndbog i henhold til kravet i ORO.MLR.101 er relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer med ELA2-flyvemaskiner og -helikoptere. For at kunne øge fleksibiliteten samtidig med, at de overordnede principper for en driftshåndbog opretholdes, er disse erhvervsmæssige A til A-operationer samt operationer med svævefly og balloner derfor blevet undtaget fra ORO.MLR.101, og en forenklet opbygning af driftshåndbogen er beskrevet i AMC2 vedrørende ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. Ændringerne til ORO.FC er i overensstemmelse med det forslag, der allerede er udarbejdet i form af EASA's udtalelse nr. 04/2011. Luftfartsforetagender, der gennemfører erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer og erhvervsmæssige lufttransportoperationer med svævefly og balloner skal handle i overensstemmelse med de krav i afsnit I, som finder anvendelse på alle erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender med komplekse motordrevne luftfartøjer. De skal endvidere overholde kravet til erhvervsmæssige operationer undtagen det i afsnit 3 vedrørende erhvervsmæssige lufttransporter fastlagte krav om et årligt duelighedscheck af luftfartsforetagendet. Det fælles afsnit indeholder allerede lempede bestemmelser for flyvemaskiner i præstationsklasse B, som vedrører gyldigheden af rute-/områdekendskab og flyvepladskendskab. Denne lempede bestemmelse udvides

nu til også at omfatte erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer, i det omfang at gyldighedsperioden på 12 måneder ikke er gældende.

V. Ændringer til del-ARO

102. Afsnit ARO.OPS.210, hvori det fastslås, at myndighederne skal udpege et lokalområde, udgår.
103. Der blev i stedet tilføjet ARO.OPS.100 et nyt litra c) med det formål at præcisere, at den kompetente myndighed kan fastlægge specifikke operationelle begrænsninger, som skal dokumenteres i OPSPECS. Det aktuelle OPSPECS-format indeholder allerede felter til angivelse af operationelle begrænsninger.

VI. Ændringer til del-ORA

104. Der stilles forslag om at tilføje et nyt afsnit, ORA.ATO.155, med henblik på at gøre det muligt for ATO'er at tilbyde A til A-pr-flyvninger på visse betingelser med ELA2-flyvemaskiner, ELA2-helikoptere og svævefly samt operationer med balloner i lokalområdet.
105. Denne regel skulle give flyveklubberne mulighed for at videreføre den nuværende praksis med at tilbyde pr-flyvninger for at tiltrække nye elever og ville udgøre et fornuftigt juridisk grundlag for denne type operationer. Agenturet forsøgte samtidig at undgå at skabe ulige konkurrencevilkår i forhold til erhvervsmæssige luftfartsforetagender, der tilbyder erhvervsmæssige A til A-flyvninger i henhold til VFR om dagen med ELA2-luftfartøjer. Antallet af dage samt operationsområdet er blevet begrænset.

VII. Andre observationer

I forbindelse med erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer er der ikke blevet foretaget ændringer af definitionerne i bilag I, der blev offentliggjort i udtalelse nr. 04/2011.

Bilag 1: Krydsreferencetabeller vedrørende tillæg til EU-OPS og JAR-OPS3**Tillæg 1 til 1.005, litra a) – flyvemaskiner i præstationsklasse B i henhold til VFR om dagen**

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>a) Terminologi</p> <p>1. A til A-operationer — Start og landing foregår samme sted.</p> <p>2. A til B-operationer — Start og landing foregår forskellige steder.</p> <p>3. Nat — Timerne mellem slutningen af tasmørke om aftenen (civil definition) og begyndelsen af tasmørke om morgenen (civil definition) eller enhver anden periode mellem solnedgang og solopgang, som måtte foreskrives af den relevante myndighed.</p>	Bilag I - Definitioner	<p>Begreberne "A til A" og "A til B" er ikke defineret her. "A til A" er beskrevet i rammeforordningen.</p> <p>Definition af "nat": ingen ændring.</p>
<p>b) Operationer, som dette tillæg gælder for, kan udføres i henhold til følgende lempede vilkår.</p>		<p>Generelle bemærkninger:</p> <p>I det følgende er flyvemaskiner i præstationsklasse B behandlet som ikke-komplekse flyvemaskiner.</p> <p>Det bør imidlertid bemærkes, at flyvemaskiner i præstationsklasse B også kan være komplekse luftfartøjer, hvis det pågældende luftfartøj enten er blevet certificeret til en minimumsflyvebesætning på to piloter, eller hvis luftfartøjet drives af to eller flere turbopropmotorer.</p>
<p>1. OPS 1.035 Kvalitetssystem: Hvis der er tale om et meget lille</p>	AMC1 ORO.GEN.200, litra a), nr. 6)	<p>Ændret.</p> <p>Kvalitetschefens opgaver udføres af chefen</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>luftfartsforetagende, kan stillingen som kvalitetschef beklædes af en udpeget stillingsindehaver, hvis der gøres brug af eksterne auditører. Dette gælder også, hvis den ansvarlige chef beklæder en eller flere af de andre stillinger, hvortil der skal udpeges indehavere.</p>		<p>for overensstemmelsesovervågning (compliance monitor manager (CMM)). Denne funktion kan ikke kombineres med en funktion som stillingsindehaver. I et ikke-komplekst luftfartsforetagende kan CMM'ens funktion kombineres med den ansvarlige chefs funktion, forudsat at den ansvarlige chef har påvist kompetence i forbindelse hermed.</p>
2. Reserveret		
<p>3. OPS 1.075 Metode til personbefordring: Kræves ikke for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner.</p>	CAT.GEN.MPA.165	<p>Ikke gennemført. Det er åbenlyst, at dette krav ikke er relevant for mindre flyvemaskiner, og der stilles ingen krav om særlige foranstaltninger fra luftfartsforetagendets side.</p>
<p>4. OPS 1.100 Adgang til cockpittet: i) Luftfartsforetagendet skal udarbejde regler for befordring af passagerer i et pilotsæde. ii) Luftfartøjschefen skal sikre: A. at befordring af passagerer i et pilotsæde ikke skaber forvirring og/eller forstyrrer operationen af flyvemaskinen, og B. at passagerer, der sidder i et pilotsæde, er gjort bekendt med de relevante restriktioner og sikkerhedsprocedurer.</p>	AMC1 CAT.GEN.135, litra a), nr. 3)	<p>Ændret. Operationer i henhold til VFR om natten og IFR er bevidst blevet udeladt for at undgå risikoen for, at en passager uforsætligt kommer til at betjene instrumenter.</p>
5. OPS 1.105 Uautoriseret befordring:	-	Ikke gennemført.

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
Kræves ikke for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner.		Det er åbenlyst, at dette krav ikke er relevant for mindre flyvemaskiner, og der stilles ingen krav om særlige foranstaltninger fra luftfartsforetagendets side.
<p>6. OPS 1.135 Yderligere oplysninger og formularer, som skal forefindes om bord:</p> <p>i) For A til A-VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen er det ikke nødvendigt at medbringe følgende dokumenter:</p> <p>A) operationel flyveplan B) flyvemaskinens tekniske logbog C) NOTAM/AIS-instruktionsdokumenter D) meteorologiske oplysninger E) notifikation vedrørende specielle passagerkategorier ... osv., og F) notifikation vedrørende speciel last inklusive farligt gods ... osv.</p> <p>ii) For A til B-VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen behøver notifikation vedrørende specielle passagerkategorier som beskrevet i OPS 1.135 a)7) ikke at forefindes om bord.</p> <p>iii) For A til B-VFR-operationer om dagen kan den operationelle flyveplan forefindes i forenklet form, men skal opfylde kravene til den pågældende type operation.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180, litra b) CAT.OP.MPA.175, litra c) AMC1 CAT.OP.MPA.175, litra a)</p>	<p>Ændret.</p> <p>De lempede vilkår i CAT.GEN.MPA.180 omfatter også støjcertifikatet, Luftfartøjsradiolicensen, og masse- og balancedokumentation.</p> <p>Endvidere er de lempede vilkår for A til A-operationer og operationer i lokalområdet identiske.</p> <p>A til B-operationer i henhold til VFR om dagen med enmotorede flyvemaskiner antages at skulle klassificeres som operationer i lokalområdet.</p>
7. OPS 1.215 Anvendelse af lufttrafiktjenester:	CAT.OP.MPA.100, litra b)	Ingen ændring.

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>For VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen skal der opretholdes ikke-obligatorisk kontakt med lufttrafiktjenesten i et omfang, der er passende i forhold til operationens art. Der skal sikres eftersøgnings- og redningstjenester i overensstemmelse med OPS 1.300.</p>		
<p>8. OPS 1.225 Flyvepladsens operationelle minima:</p> <p>For VFR-operationer vil standard operationelle minima for VFR-operationer normalt dække dette krav. Hvis nødvendigt, skal luftfartsforetagendet fastlægge yderligere krav under hensyntagen til faktorer såsom radiodækning, terræn, karakteren af start- og landingsarealerne, flyveforhold og ATS-kapacitet.</p>	<p>Forslag: ny AMC AMC12 CAT.OP.MPA.110 Flyvepladsens operationelle minima</p> <p>VFR-OPERATIONER MED ANDRE LUFTFARTØJER END KOMPLEKSE MOTORDREVNE FLYVEMASKINER</p> <p>Med henblik på fastlæggelsen af operationelle minima i forbindelse med VFR kan luftfartsforetagendet anvende de operationelle minima for VFR-operationer, der er fastlagt i del-SERA. Hvis nødvendigt, kan luftfartsforetagendet fastlægge yderligere betingelser for anvendelsen af disse minima i driftshåndbogen under hensyntagen til faktorer såsom radiodækning, terræn, karakteren af start- og landingsarealerne, flyveforhold og ATS-kapacitet.</p>	<p>Ingen ændring.</p>
<p>9. OPS 1.235 Procedurer for støjbegrænsning:</p> <p>Finder ikke anvendelse på VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner.</p>	<p>CAT.OP.MPA.130</p>	<p>Ingen ændring.</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>10. OPS 1.240 Ruter og operationsområder:</p> <p>Punkt a)1) gælder ikke for A til A-VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen.</p>	<p>CAT.OP.135, litra c)</p>	<p>Ingen ændring.</p>
<p>11. OPS 1.250 Fastlæggelse af minimumsflyvehøjder:</p> <p>For VFR-operationer om dagen anvendes dette krav således: Luftfartsforetagendet skal sikre, at operationer kan foretages ad ruter og inden for områder, hvor der kan opretholdes en sikker frihøjde over terræn, og skal tage hensyn til faktorer som temperatur, terræn, ugunstige vejrforhold (f.eks. kraftig turbulens og nedadgående luftstrømme, korrigeringer for temperatur- og trykvariationer i forhold til standardværdier).</p>	<p>AMC1.1 CAT.OP.MPA.145, litra a)</p>	<p>Ingen ændring.</p>
<p>12. OPS 1.255 Brændstofpolitik:</p> <p>i) For A til A-flyvninger — Luftfartsforetagendet skal fastsætte den minimumsbrændstofbeholdning, som flyvningen skal afsluttes med. Denne minimumsbeholdning af endeligt reservebrændstof må ikke ligge under den mængde, der er nødvendig til flyvning i 45 minutter.</p> <p>ii) For A til B-flyvninger — Luftfartsforetagendet skal sikre, at beregningen forud for flyvningen af det brugbare brændstof, som er påkrævet til en</p>	<p>vedrørende i):</p> <p>Forslag: ny CAT.OP.MPA.151, litra b)</p> <p>b) Uanset litra a) skal luftfartsforetagendet i forbindelse med operationer med andre luftfartøjer end komplekse flyvemaskiner med en MTOM på højst 2 000 kg, der starter og slutter på samme flyveplads eller driftssted, anføre beholdningen af endeligt reservebrændstof i driftshåndbogen, og denne mængde må ikke ligge under den mængde, der er nødvendig</p>	<p>Ændret.</p> <p>Begrænset til andre luftfartøjer end komplekse flyvemaskiner med en MTOM på højst 2 000 kg.</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>flyvning, omfatter</p> <p>A) Brændstof til taxiing — brændstof, der forbruges før start, hvis væsentligt, og</p> <p>B) brændstof til flyvningen (brændstof til at nå frem til bestemmelsesstedet), og</p> <p>C) reservebrændstof –</p> <p>1) brændstof til ruterreserve — brændstof i en mængde mindst svarende til 5 % af den planlagte brændstofmængde til flyvningen eller, i tilfælde af genplanlægning under flyvning, 5 % af brændstofmængden til den resterende del af flyvningen, og</p> <p>2) endeligt reservebrændstof — brændstof til flyvning i yderligere 45 minutter (stempelmotorer) eller 30 minutter (turbinemotorer), og</p> <p>D) alternativt brændstof — brændstof til at nå frem til en ankomstalternativ flyveplads via bestemmelsesstedet, hvis en ankomstalternativ flyveplads kræves, og</p> <p>E) ekstra brændstof — brændstof, som måtte kræves af luftfartøjschefen ud over det, der kræves under litra A-D ovenfor.</p>	<p>til flyvning i 45 minutter.</p> <p>det tidligere litra b), skal omdøbes til litra c)</p> <p>vedrørende ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151, litra a)</p>	
<p>13. OPS 1.265 Befordring af afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring:</p> <p>For VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner, og hvor det ikke er hensigten at befordre afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring, kræves det</p>	<p>CAT.OP.MPA.155</p>	<p>Delvist gennemført.</p> <p>Det fremgår tydeligt af affattelsen, at det kun kræves, at luftfartsforetagendet etablerer procedurer, når der beføres specielle passagerkategorier.</p> <p>På trods af, at afviste passagerer, udviste personer og personer i forvaring kun</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
ikke, at luftfartsforetagendet etablerer procedurer for befordring af sådanne passagerer.		sjældent befordres i enmotorede flyvemaskiner i henhold til VFR som erhvervsmæssige luftfartsoperationer, er der ingen sikkerhedsmæssig begrundelse for, hvorfor det ikke kræves, at luftfartsforetagendet skal etablere procedurer for disse flyvninger.
14. OPS 1.280 Passagerernes placering: Gælder ikke for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner.	CAT.OP.MPA.165	Ikke gennemført. Det er klart, at etableringen af procedurer i forbindelse med operationer med andre luftfartøjer end komplekse flyvemaskiner skal ske i overensstemmelse med en forholdsmæssig og pragmatisk strategi. Det synes ikke at være nødvendigt med lempede vilkår.
15. OPS 1.285 Instruktion af passagerer: Demonstration og instruktion gives på en måde, som svarer til operationens art. Ved flyvninger med én pilot må piloten ikke pålægges opgaver, der distraherer vedkommende fra de flyvemæssige opgaver.	CAT.OP.MPA.170 Forslag om tilføjelse af AMC2 CAT.OP.MPA.170 OPERATIONER MED ÉN PILOT UDEN KABINEBESÆTNING Ved operationer med én pilot uden kabinebesætning skal luftfartøjschefen give passagererne sikkerhedsinstruktioner, undtagen i løbet af kritiske faser af flyvningen.	Ingen ændring.
16. OPS 1.290 Forberedelse af flyvning: i) operationel flyveplan for A til A-operationer - Kræves ikke.	CAT.OP.MPA.170, litra c) AMC1 CAT.OP.MPA.170, litra a)	Ingen ændring.

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
ii) A til B-VFR-operationer om dagen - Luftfartsforetagendet skal sikre, at der for hver flyvning udarbejdes en forenklet operationel flyveplan, som er relevant for den pågældende type operation.		
17. OPS 1.295 Valg af flyvepladser: Gælder ikke for VFR-operationer. De nødvendige instruktioner vedrørende anvendelse af flyvepladser og arealer til start og landing udstedes med henvisning til OPS 1.220.	CAT.OP.MPA.180	Ikke gennemført. VFR-operationer er allerede undtaget i den aktuelle tekst, der er gældende.
18. OPS 1.310 Besætningsmedlemmer på deres pladser: For VFR-operationer kræves der kun instruktioner på dette område, hvis der er tale om flyvning med to piloter.	CAT.OP.MPA.210	Ikke gennemført. Den gældende bestemmelse omhandler i forvejen kun operationer med flere besætningsmedlemmer. Der er desuden ingen logisk sammenhæng mellem sikkerhedskravet og præstationsklasserne eller flyvereglerne, som kan tages i betragtning.
19. OPS 1.375 Brændstofstyring under flyvning: Tillæg 1 til OPS 1.375 kræves ikke anvendt for VFR-operationer med enmotorede flyvemaskiner om dagen.	CAT.OP.MPA.280	Ikke gennemført. Tillæg 1 til OPS 1.375 findes ikke.
20. OPS 1.405 Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse: Gælder ikke for VFR-operationer.	CAT.OP.MPA.305	Ikke gennemført. Kravet vedrører IFR-operationer. Det er ikke nødvendigt med en udtrykkelig indførelse af lempede vilkår for VFR-

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
		operationer.
<p>21. OPS 1.410 Operationelle procedurer — tærskelkrydsningshøjde: Gælder ikke for VFR-operationer.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Ikke gennemført. Kravet omhandler præcisionsoperationer ved indflyvning. Det er ikke nødvendigt med en udtrykkelig indførelse af lempede vilkår for VFR-operationer.</p>
<p>22. OPS 1.430 til 1.460, herunder tillæg: Gælder ikke for VFR-operationer.</p>	CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO	<p>Ikke gennemført. Undtagen for så vidt angår kravet om at fastlægge minima for VFR-operationer, omhandler gennemførelsesbestemmelserne og de tilhørende AMC'er IFR-operationer. Det er ikke nødvendigt med en udtrykkelig indførelse af lempede vilkår for VFR-operationer.</p>
<p>23. OPS 1.530 Start: i) Litra a) gælder med følgende tilføjelse. Myndigheden kan fra sag til sag acceptere andre præstationsdata, som luftfartsforetagendet fremlægger, og som er baseret på demonstration og/eller dokumenteret erfaring. Litra b) og c) gælder med følgende tilføjelse. Hvis kravene i dette punkt ikke kan opfyldes på grund af fysiske begrænsninger med hensyn til forlængelse af startbanen, og operationen klart er i offentlighedens interesse og nødvendig, kan myndigheden fra sag til sag acceptere andre præstationsdata, der ikke er i konflikt med</p>	CAT.POL.A.305	<p>Ikke gennemført. Enhver lempelse fra sag til sag ville forudsætte en artikel 14-procedure.</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>flyvehåndbogen, og som vedrører specielle procedurer, som luftfartsforetagendet fremlægger, og som er baseret på demonstration og/eller dokumenteret erfaring.</p> <p>ii) Luftfartsforetagender, der ønsker at udføre operationer i henhold til nr. i), skal indhente forudgående godkendelse fra den myndighed, der udsteder AOC'en. Godkendelsen skal:</p> <p>A) specificere flyvemaskinetyper B) specificere operationstypen C) specificere de berørte flyveplads(er) og baner D) begrænse start til at skulle foregå under visuelle vejrforhold (VMC) E) specificere besætningens kvalifikationer, og F) være begrænset til flyvemaskiner, for hvilke det første typecertifikat første gang er udstedt før 1. januar 2005.</p> <p>iii) Operationen skal accepteres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende.</p>		
<p>24. OPS 1.535 Hindringsfrihed ved start — Flermotorede flyvemaskiner:</p> <p>i) Underafsnit a)3), a)4), a)5), b)2), c)1), c)2) og bilaget gælder ikke for VFR-operationer om dagen.</p> <p>ii) For IFR- eller VFR-operationer om dagen gælder underafsnit b) og c) med følgende variationer.</p> <p>A) Navigering med visuelle referencer anses for mulig, når flyvesigtbarheden er 1 500 m</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Med henblik på gennemførelse af i) foreslås følgende ændring af CAT.POL.A.310:</p> <p>indsættelse af nyt litra e):</p> <p>e) Kravene i a)3), a)4), a)5), b)2) og c)2) gælder ikke for VFR-operationer om dagen.</p>	<p>Delvist gennemført.</p> <p>i) henvisningen til c)1) er ikke gennemført. I modsat fald ville reglen ikke omfatte flyveveje, som kræver ændringer af sporene på mere end 15°.</p> <p>ii) Henvisningen til IFR og til B) er ikke gennemført. Der foreligger ingen sikkerhedsmæssig begrundelse for lempede vilkår af denne art.</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>eller mere. B) Der kræves en maksimal korridorbredde på 300 m, når flyvesigtbarheden er på 1 500 m eller mere.</p>	<p>Med henblik på gennemførelse af ii) foreslås følgende ændring af AMC1 CAT.POL.A.310: tilføjelse til slutningen af litra a): For VFR-operationer om natten anses navigering med visuelle referencer for mulig, når flyvesigtbarheden er 1 500 m eller mere.</p>	
<p>25. OPS 1.545 Landing — ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser:</p> <p>i) Dette punkt gælder med følgende tilføjelse. Hvis kravene i dette punkt ikke kan opfyldes på grund af fysiske begrænsninger med hensyn til forlængelse af banen, og operationen klart er i offentlighedens interesse og nødvendig, kan myndigheden fra sag til sag acceptere andre præstationsdata, der ikke er i konflikt med flyvehåndbogen, og som vedrører specielle procedurer, som luftfartsforetagendet fremlægger, og som er baseret på demonstration og/eller dokumenteret erfaring.</p> <p>ii) Luftfartsforetagender, der ønsker at udføre operationer i henhold til nr. i), skal indhente forudgående godkendelse fra den myndighed, der udsteder AOC'en. Godkendelsen skal:</p> <p>A) specificere flyvemaskinetypen B) specificere operationstypen C) specificere de berørte flyveplads(er) og baner</p>		<p>Ikke gennemført.</p> <p>Enhver lempelse fra sag til sag ville forudsætte en artikel 14-procedure.</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>D) begrænse slutindflyvning og landing til at skulle foregå under visuelle vejrforhold (VMC)</p> <p>E) specificere besætningens kvalifikationer, og</p> <p>F) være begrænset til flyvemaskiner, for hvilke typecertifikatet første gang er udstedt før 1. januar 2005.</p> <p>iii) Operationen skal accepteres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende.</p>		
<p>26. OPS 1.550 Landing — Tør bane:</p> <p>i) Dette punkt gælder med følgende tilføjelse. Hvis kravene i dette punkt ikke kan opfyldes på grund af fysiske begrænsninger med hensyn til forlængelse af banen, og operationen klart er i offentlighedens interesse og nødvendig, kan myndigheden fra sag til sag acceptere andre præstationsdata, der ikke er i konflikt med flyvehåndbogen, og som vedrører specielle procedurer, som luftfartsforetagendet fremlægger, og som er baseret på demonstration og/eller dokumenteret erfaring.</p> <p>ii) Luftfartsforetagender, der ønsker at udføre operationer i henhold til nr. i), skal have forudgående godkendelse fra den myndighed, der udsteder AOC'en. Godkendelsen skal:</p> <p>A) specificere flyvemaskinetypen</p> <p>B) specificere operationstypen</p> <p>C) specificere de berørte flyveplads(er) og baner</p> <p>D) begrænse slutindflyvning og landing til at skulle foregå under visuelle vejrforhold (VMC)</p> <p>E) specificere besætningens kvalifikationer, og</p>		<p>Ikke gennemført.</p> <p>Enhver lempelse fra sag til sag ville forudsætte en artikel 14-procedure.</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>F) være begrænset til flyvemaskiner, for hvilke det første typecertifikat er udstedt før 1. januar 2005.</p> <p>iii) Operationen skal accepteres af den stat, hvor flyvepladsen er beliggende.</p>		
27. Reserveret		
<p>28. OPS 1.650 VFR-operationer om dagen:</p> <p>Punkt 1.650 gælder med følgende tilføjelse. Myndigheden kan fritage enmotorede flyvemaskiner, hvis individuelle luftdygtighedsbevis første gang er udstedt inden den 22. maj 1995, fra at opfylde kravene i litra f), g), h) og i), hvis opfyldelse heraf ville kræve efterfølgende tilpasning.</p>	CAT.IDE.A.125, litra d)	Ingen ændring.
<p>29. Del-M, punkt M.A.704, Redegørelse for fortsat luftdygtighedsstyring:</p> <p>Redegørelsen for fortsat luftdygtighedsstyring kan tilpasses til den operation, der skal udføres.</p>		Ikke omhandlet i forordningen om flyveoperationer.
<p>30. Del-M, punkt M.A.306, Luftfartsforetagendets tekniske logbog:</p> <p>Myndigheden kan godkende en forkortet udgave af den tekniske logbog, som er relevant for den type operation, der skal udføres.</p>		Ikke omhandlet i forordningen om flyveoperationer.
31. OPS 1.940 Flyvebesætningens		Ikke gennemført.

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>sammensætning:</p> <p>Punkt a)2), a)4) og b), gælder ikke for VFR-operationer om dagen, dog skal punkt a)4) anvendes fuldt ud, hvis der kræves to piloter ifølge OPS 1.</p>		<p>Det fremgår klart af teksten, om reglen finder anvendelse, eller om den ikke finder anvendelse.</p>
<p>32. OPS 1.945 Omskoling og kontrol:</p> <p>i) Punkt a)7) — Linjeflyvning under overvågning (LIFUS) kan foretages med alle flyvemaskiner inden for den relevante klasse. Omfanget af nødvendig LIFUS afhænger af de pågældende operationers kompleksitet.</p> <p>ii) Punkt a)8) kræves ikke.</p>		<p>ORO.FC.220, punkt d)2) + tilhørende AMC1 punkt e.3</p> <p>ORO.FC.220, punkt b)i)</p>
<p>33. OPS 1.955 Udnævnelse til luftfartøjschef:</p> <p>Litra b) gælder som følger: Myndigheden kan acceptere et forkortet luftfartøjschefkursus, som er relevant for den type operation, der skal udføres. Punkt a)1)i) gælder ikke for VFR-operationer om dagen.</p>		<p>ORO.FC.205, litra g)</p>
<p>34. OPS 1.960 Luftfartøjschefer, som er indehavere af et erhvervsmæssigt pilotcertifikat</p>		<p>ORO.FC.A.250, litra b)</p>
<p>35. OPS 1.965 Periodisk flyvetræning og kontrol:</p> <p>i) Punkt a)1) gælder på følgende måde for VFR-operationer om dagen. Al flyvetræning og</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, punkt a.5</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>kontrol skal være relevant for den type operation og flyvemaskineklasse, som flyvebesætningsmedlemmet arbejder på, under behørig hensyntagen til enhver form for specialiseret udstyr, der måtte anvendes.</p> <p>ii) Punkt a)3)ii) gælder som følger: Flyvetræning i flyvemaskinen kan gennemføres af en kontrollant for klasserettighed (CRE), en flyvekontrollant (FE) eller en kontrollant for typerettighed (TRE).</p> <p>iii) Punkt a)4)i) gælder som følger: Luftfartsforetagendets duelighedscheck kan gennemføres af en kontrollant for typerettighed (TRE), kontrollant for klasserettighed (CRE) eller en passende kvalificeret luftfartøjschef, der er udpeget af luftfartsforetagendet, som kan accepteres af myndigheden, og som er uddannet i CRM-koncepter og vurdering af CRM-færdigheder.</p> <p>iv) Punkt b)2) gælder som følger for VFR-operationer om dagen. I tilfælde, hvor operationerne udføres over perioder på højst otte på hinanden følgende måneder, er et af luftfartsforetagendet gennemført duelighedscheck tilstrækkeligt. Dette duelighedscheck skal foretages før påbegyndelse af erhvervsmæssige lufttransportoperationer.</p>		<p>ORO.FC.145, punkt a)2)</p> <p>ORO.FC.230, punkt b)5)</p> <p>ORO.FC.230, punkt b)3)</p>
<p>36. OPS 1.968 Pilotkvalifikationer til at operere i begge pilotsæder:</p> <p>Tillæg 1 gælder ikke for VFR-operationer med</p>		<p>Ikke gennemført. Logisk.</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
enmotorede flyvemaskiner om dagen.		
<p>37. OPS 1.975 Bevis for rute- og flyvepladskendskab:</p> <p>i) For VFR-operationer om dagen gælder litra b), c) og d) ikke, dog skal luftfartsforetagendet sikre, at tilhørende krav opfyldes i tilfælde, hvor der kræves en særlig godkendelse fra den stat, hvor flyvepladsen er beliggende.</p> <p>ii) For IFR- eller VFR-operationer om natten kan bevis for rute- og flyvepladskendskab – som alternativ til litra b)-d) – fornys således:</p> <p>(A) Undtagen for operationer til de mest krævende flyvepladser, ved gennemførelse af mindst 10 sektorer inden for operationsområdet i de forudgående 12 måneder foruden enhver nødvendig selvbriefing.</p> <p>(B) Operationer til de mest krævende flyvepladser må kun gennemføres, hvis:</p> <p>1) luftfartøjschefen har opnået kvalifikation på flyvepladsen inden for de foregående 36 måneder i form af et besøg som operativt flyvebesætningsmedlem eller som observatør</p> <p>2) indflyvningen foretages under visuelle vejrforhold fra den relevante minimumssektorhøjde, og</p> <p>3) passende selvbriefing har fundet sted forud for flyvningen.</p>		<p>GM1 ORO.FC.105, litra c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105, litra c)</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>38. OPS 1.980 Operation på mere end én type eller variant:</p> <p>i) Ikke relevant, hvis operationerne er begrænset til enpilotflyvemaskiner med stempelmotorer under VFR om dagen.</p> <p>ii) For IFR- og VFR-operationer om natten reduceres kravet i tillæg 1 til OPS 1.980, punkt d)2)i), om 500 timer i den relevante besætningsposition før udøvelse af rettighederne i henhold til to certifikatpåtegninger til 100 timer eller sektorer, hvis en af påtegningerne har relation til en klasse. Der skal gennemføres en kontrolflyvning, før piloten frigives til tjeneste som luftfartøjschef.</p>		<p>ORO.FC.240, litra c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240, punkt a.4.ii.A</p>
<p>39. OPS 1.981 Operation af helikopter og flyvemaskine:</p> <p>Punkt a)1) gælder ikke, hvis operationerne er begrænset til enpilotflyvemaskiner med stempelmotorer.</p>		<p>ORO.FC.240, litra c)</p>
<p>40. Reserveret</p>		
<p>41. OPS 1.1060 Operationel flyveplan:</p> <p>Kræves ikke for A til A-VFR-operationer om dagen. For A til B-VFR-operationer om dagen gælder kravet, men flyveplanen kan forefindes i en forenklet form, der er relevant for arten af de operationer, der skal udføres (jf. OPS 1.135).</p>	<p>CAT.OP.MPA.175, litra c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, litra a)</p>	<p>Gennemført.</p> <p>Forskel: I EASA OPS henvises der kun til VFR og ikke VFR om dagen. Anvendelsesområdet vedrørende A til A-operationer er imidlertid begrænset til VFR om dagen.</p>

Tillæg 1 til OPS 1.005, litra a)	EASA OPS – Henvisning	Oversigt over forskelle
<p>42. OPS 1.1070 Luftfartsforetagendets redegørelse for fortsat luftdygtighedsstyring:</p> <p>Luftfartsforetagendets redegørelse for fortsat luftdygtighedsstyring kan tilpasses til den operation, der skal udføres.</p>		Ikke omhandlet i forordningen om flyveoperationer.
<p>43. OPS 1.1071 Flyvemaskinens tekniske logbog.</p> <p>Gælder som angivet for del-M, punkt M.A.306, Luftfartsforetagendets tekniske logbog.</p>		Ikke omhandlet i forordningen om flyveoperationer.
44. Reserveret		
45. Reserveret		
<p>46. OPS 1.1240 Træningsprogrammer:</p> <p>Træningsprogrammerne skal tilpasses til arten af de operationer, der skal udføres. Et træningsprogram i form af selvstudium kan være acceptabelt for VFR-operationer.</p>	-	Ikke gennemført. Inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 300/2008.
<p>47. OPS 1.1250 Tjekliste vedrørende proceduren for gennemsnøgning af flyvemaskiner:</p> <p>Gælder ikke for VFR-operationer om dagen.</p>	-	Ikke gennemført. Inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 300/2008.

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>a) Terminologi</p> <p>1) Lokale operationer. Flyvninger, der gennemføres inden for et lokalt og defineret geografisk område, som kan accepteres af myndigheden, og som starter og slutter på samme sted på samme dag.</p>	Bilag I - Definitioner	<p>Ændret.</p> <p>Definitionen i EASA OPS er mere konkret.</p> <p>Mindre helikoptere (som defineret i JAR-OPS 1) behandles som ikke-komplekse helikoptere (i henhold til grundforordningen).</p>
<p>b) Godkendelse. Luftfartsforetagender, der ønsker at udføre operationer i henhold til dette tillæg skal indhente forudgående godkendelse fra den myndighed, der udsteder AOC'en. Denne godkendelse skal indeholde en angivelse af:</p> <p>1) helikoptertypen og</p> <p>2) operationstypen.</p> <p>3) de geografiske begrænsninger for lokale operationer i forbindelse med dette tillæg (jf. ACJ til tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra f), nr. b)3)).</p>	ORO.AOC	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det er ikke nødvendigt med en udtrykkelig gennemførelse af denne regel. Operationen udgør under alle omstændigheder en del af AOC'en og er omfattet af myndighedens tilsynsordning.</p>
<p>c) Forbud. Følgende aktiviteter er forbudt:</p>		
<p>1) JAR-OPS 3.065. Befordring af krigsvåben og krigsmateriel.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Denne lempelse anses ikke for at være relevant. Det er meget usandsynligt, at krigsvåben og krigsmateriel vil blive befordret i forbindelse med</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
		en erhvervsmæssig lufttransportoperation med en mindre helikopter.
2) JAR-OPS 3.265. Befordring af afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring.	CAT.OP.MPA.155	Ikke gennemført. Irrelevant. Det synes at være usandsynligt, at afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring vil blive befordret i en ikke-kompleks helikopter eller i forbindelse med en lokal helikopteroperation.
3) JAR-OPS 3.305. Påfyldning/udtømning af brændstof, mens passagerer går om bord, befinder sig om bord eller går fra borde.	CAT.OP.MPA.195	Ikke gennemført. I henhold til den gældende bestemmelse er det allerede forbudt at påfylde og udtømme brændstof, mens passagerer går om bord, befinder sig om bord eller går fra borde, hvad enten det drejer sig om AVGAS og wide-cut-brændstof eller en blanding af disse brændstoftyper. Hovedparten af de ikke-komplekse helikoptere er derfor allerede omfattet af denne bestemmelse.
4) JAR-OPS 3.335. Rygning om bord	CAT.OP.MPA.240	Ikke gennemført. Faktisk forholder det sig sådan, at den gældende bestemmelse allerede indeholder et rygeforbud og yder tilstrækkelig beskyttelse.
d) Lempelse. Følgende regler lempes:		
(1) JAR-OPS 3.100 Adgang til cockpit: i) Luftfartsforetagendet skal, hvis det er	AMC1 CAT.GEN.135, litra a), nr. 3)	Ingen ændring.

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>relevant, udarbejde regler for befordring af passagerer i et pilotsæde.</p> <p>ii) Luftfartøjschefen skal sikre:</p> <p>A) at befordring af passagerer i et pilotsæde ikke skaber forvirring og/eller forstyrrer operationen af flyvemaskinen, og</p> <p>B) at passagerer, der sidder i et pilotsæde, er gjort bekendt med de relevante restriktioner og sikkerhedsprocedurer.</p>		
<p>2) JAR-OPS 3.135 Yderligere oplysninger og formularer, som skal forefindes om bord.</p> <p>i) For lokale operationer er det ikke nødvendigt at medbringe følgende dokumenter:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 1) - Operationel flyveplan</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 2) - Teknisk log (bortset fra når dette kræves i forbindelse med landinger uden for basen)</p> <p>C) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 4) - Notam/AIS-dokumentation</p> <p>D) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 5) - Meteorologiske oplysninger</p> <p>E) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 7) - Notifikation vedrørende specielle passagerkategorier osv.</p> <p>F) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 8) - Notifikation vedrørende speciel last osv.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180, litra b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175, litra c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, litra a)</p>	<p>for i): ændret.</p> <p>De lempede vilkår i CAT.GEN.MPA.180 omfatter også støjcertifikatet, luftfartøjsradiolicensen og masse- og balancedokumentation.</p> <p>for ii): ingen ændring.</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>ii) For ikke-lokale operationer:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 1) - Operationel flyveplan. Flyveplanen kan forefindes i en forenklet form, som er relevant for den type operationer, der gennemføres, og som kan accepteres af myndigheden.</p> <p>B) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 7) - Notifikation vedrørende specielle passagerkategorier. Kræves ikke.</p>		
<p>3) JAR-OPS 3.140 Oplysninger opbevaret på landjorden.</p> <p>Det er ikke nødvendigt at opbevare oplysninger på landjorden, når der anvendes andre rekorderingsmetoder.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Formålet med lempelsen er uklar og er ikke tilstrækkelig konkret til at kunne begrunde en gennemførelsesbestemmelse. Desuden er det allerede anført i den gældende regel, at oplysningerne skal bevares, indtil de er blevet kopieret på det sted, hvor de skal opbevares.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.165 Leasing.</p> <p>Kun gældende, hvis der foreligger en formel leasingaftale.</p> <p>Bemærk: De tilfælde, hvor kontrakten om befordring af passagererne overgår til et andet luftfartsforetagende, hvor passagererne betaler for transporten, anses ikke for at være leasing.</p>	ORO.AOC.110	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det er underforstået, at der - for at der er tale om leasing - foreligger en formel leasingaftale.</p>
<p>5) JAR-OPS 3.215 Anvendelse af lufttrafiktjenester.</p> <p>Finder ikke anvendelse, medmindre det</p>	CAT.OP.MPA.100, litra b)	Ingen ændring.

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
kræves i henhold til luftrumskravene, og forudsat at ordningerne vedrørende eftersøgnings- og redningstjenester kan accepteres af myndigheden.		
<p>6) JAR-OPS 3.220 Luftfartsforetagendets tilladelse til helikopterflyveplads.</p> <p>Et luftfartsforetagende skal fastlægge en procedure for uddannelse af sine luftfartøjschefer til at udvælge helikopterflyvepladser eller landingssteder, der er hensigtsmæssige for den pågældende helikoptertype og operationstype.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105, litra d)	<p>Ændret.</p> <p>Indholdet af EASA OPS-reglen gælder for alle helikopteroperationer og for steder, der ikke er undersøgt forud, hvilket underforstået er formålet med bestemmelsen.</p>
<p>7) JAR-OPS 3.255 Brændstofpolitik.</p> <p>Litra b) til d) finder ikke anvendelse, hvis det i henhold til den brændstofpolitik, hvortil der henvises i JAR-OPS 3.255, litra a), sikres, at mængden af brændstof ved afslutningen af flyvningen eller en serie af flyvninger ikke er mindre end den mængde, der er tilstrækkelig til 30 minutters flyvning ved normal marchfart (dette kan nedsættes til 20 minutter, når der flyves i et område med kontinuerlige og egnede steder til nødlanding). Det endelige reservebrændstof skal være angivet i driftshåndbogen for at opfylde JAR-OPS 3.375, litra c).</p>	CAT.OP.MPA.151, litra b)	Ingen ændring.
<p>8) JAR-OPS 3.280 Passagerernes placering.</p> <p>Fastlæggelsen af procedurer er ikke påkrævet.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det er klart, at etableringen af procedurer i</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>Bemærk: Målet med denne bestemmelse nås ved, at piloten bruger sin almindelige dømmekraft. JAR-OPS 3.260 finder anvendelse og anses for at opfylde behovet for procedurer.</p>		<p>forbindelse med operationer med andre luftfartøjer end komplekse helikoptere skal ske i overensstemmelse med en forholdsmæssig og pragmatisk strategi. Det synes ikke at være nødvendigt med lempede vilkår.</p>
<p>9) JAR-OPS 3.285 Instruksion af passagerer.</p> <p>i) Punkt a)1). Medmindre det indebærer en forringelse af sikkerheden, modtager passagererne en mundtlig sikkerhedsinstruksion, som helt eller delvist kan være i form af en audiovisuel præsentation. Der skal gives forudgående tilladelse til brug af bærbare elektroniske anordninger.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Forslag om tilføjelse af AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>OPERATIONER MED ÉN PILOT UDEN KABINEBESÆTNING</p> <p>Ved operationer med én pilot uden kabinebesætning skal luftfartøjschefen give passagererne sikkerhedsinstruksioner, undtagen i løbet af kritiske faser af flyvningen.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Ændret.</p> <p>Denne AMC skal forstås som en gennemførelse af formålet med reglen.</p> <p>Formålet med denne lempelse er uklar. CAT.GEN.MPA.140 indebærer allerede, at luftfartsforetagendet skal give tilladelse til anvendelsen af bærbare elektroniske anordninger.</p>
<p>10) JAR-OPS 3.290 Forberedelse af flyvningen.</p> <p>i) For lokale operationer:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290, litra a). En operationel flyveplan er ikke påkrævet.</p> <p>ii) For ikke-lokale operationer:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290, litra a). Der kan udarbejdes en flyveplan i en forenklet form, som er relevant for operationstypen.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175, litra c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, litra a)</p>	<p>Ingen ændring.</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>11) JAR-OPS 3.375 Brændstofstyring under flyvning.</p> <p>Det er ikke nødvendigt at anvende tillæg 1 til JAR-OPS 3.375 (jf. nedenstående punkt d)14)).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Ingen ændring.</p>
<p>12) JAR-OPS 3.385 Anvendelse af supplerende ilt.</p> <p>Med myndighedens forudgående tilladelse kan der gennemføres ture af kort varighed mellem 10 000 ft og 16 000 ft, uden at der anvendes supplerende ilt, i overensstemmelse med procedurerne i driftshåndbogen. (I disse situationer skal luftfartsforetagendet sikre, at passagererne inden udflyvningen oplyses om, at der ikke vil blive anvendt supplerende ilt.)</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det blev ikke anset for at være sikkert at indrømme en ubetinget fritagelse for anvendelsen af ilt, og for så vidt angår helikoptere er det heller ikke i overensstemmelse med bilag 6 til ICAO. Der indrømmes fritagelse under forudsætning af overholdelse af strenge betingelser samt den kompetente myndigheds forudgående godkendelse, dog kun vedrørende del-SPO.</p>
<p>13) Tillæg 1 til JAR-OPS 3.270 Anbringelse af bagage og fragt.</p> <p>Som relevant i henhold til operations- og helikoptertype.</p>	<p>ACM1 CAT.OP.MPA.160</p>	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det er den almindelige opfattelse, at en procedure skal udformes, således at den er hensigtsmæssig i henhold til operations- og helikoptertype.</p>
<p>14) Tillæg 1 til JAR-OPS 3.375 Brændstofstyring under flyvning.</p> <p>Ikke relevant.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Ingen ændring.</p> <p>Den AMC, der vedrører gennemførelsen af tillægget, finder ikke anvendelse på mindre helikopteroperationer eller lokale helikopteroperationer.</p>
<p>15) JAR-OPS 3.630 Instrumenter og udstyr - generelt.</p>		<p>Ikke gennemført.</p> <p>Ligger uden for anvendelsesområdet.</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
Alternativt udstyr, der ikke opfylder de gældende JTSO-standarder, men som opfylder sikkerhedsstandarden for det oprindelige udstyr, kan muligvis accepteres af myndigheden.		Godkendelseskrav eller overholdelsen af ETSO'er henhører under forordning (EF) nr. 1702/2003. Lempelser, der kan accepteres, skal reguleres heri.
16) JAR-OPS 3.775 Supplerende ilt - ikke-trykregulerede helikoptere. Med myndighedens forudgående tilladelse kan der gennemføres ture af kort varighed mellem 10 000 ft og 16 000 ft uden supplerende ilt i overensstemmelse med procedurerne i driftshåndbogen.	CAT.IDE.H.240	Ikke gennemført. Det blev ikke anset for at være sikkert at indrømme en ubetinget fritagelse for anvendelsen af ilt, og for så vidt angår helikoptere er det heller ikke i overensstemmelse med bilag 6 til ICAO. Der indrømmes fritagelse under forudsætning af overholdelse af strenge betingelser samt den kompetente myndigheds forudgående godkendelse, dog kun vedrørende del-SPO.
17) Tillæg 1 til JAR-OPS 3.775 Supplerende ilt til ikke-trykregulerede helikoptere. Finder ikke anvendelse, jf. ovenstående punkt 12) og 16).	CAT.IDE.H.240	Ikke gennemført. Det blev ikke anset for at være sikkert at indrømme en ubetinget fritagelse for anvendelsen af ilt, og for så vidt angår helikoptere er det heller ikke i overensstemmelse med bilag 6 til ICAO. Der indrømmes fritagelse under forudsætning af overholdelse af strenge betingelser samt den kompetente myndigheds forudgående godkendelse, dog kun vedrørende del-SPO.
18) JAR-OPS 3.955, litra b) Opgradering til luftfartøjschef. Myndigheden kan acceptere et forkortet luftfartøjschefkursus, som er relevant for den type operation, der skal udføres.		Ikke gennemført. Der er ikke anført betingelser for dette forkortede kursus.

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>[19) JAR-OPS 3.970, litra a) Nylig erfaring.</p> <p>Med myndighedens forudgående tilladelse kan kravet om erfaring inden for de seneste 90 dage som et alternativ til kravet i JAR-OPS 3.970, litra a), anses for at være opfyldt, hvis en pilot har gennemført tre starter, tre runder og tre landinger i enhver anden helikopter i den pågældende gruppe inden for de seneste 90 dage (jf. ACJ til tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra f), punkt d)19)). Opfyldelsen af kravet om nylig erfaring for den helikoptertype, der skal opereres, er betinget af:</p> <p>i) en praktisk prøve for en typerettighed (TRPC) med hensyn til typens gyldighed og</p> <p>ii) gennemførelsen af to flyvetimer i den pågældende type eller variant inden for de seneste seks måneder og</p> <p>iii) en gyldig OPC i en af helikopterne i den pågældende gruppe og</p> <p>iv) en streng rotation af OPC'er for alle helikoptere, der skal flyves i den pågældende gruppe, og</p> <p>v) angivelse af sammensætningen af udpegede grupper og proceduren for validering af TRPC'er, OPC'er og nylig erfaring i driftshåndbogen.]</p>		FCL.060
<p>20]) Tillæg 1 til JAR-OPS 3.965 Periodisk flyvetræning og kontrol.</p>		ORO.FC.230, litra a)

Tillæg 1 til 3.005, litra f) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
Et pensum, der er relevant for operationstypen, kan accepteres af myndigheden.		
21]) JAR-OPS 3.1060 Operationel flyveplan. Jf. ovenstående punkt 2)i)A) og 2)ii)A).	CAT.OP.MPA.175, litra c) AMC1 CAT.OP.MPA.175, litra a)	Ingen ændring.
22]) JAR-OPS 3.1235 Sikkerhedskrav. Finder kun anvendelse, når der opereres i stater, hvor det nationale sikkerhedsprogram finder anvendelse på de operationer, der er omfattet af dette tillæg.		Ikke gennemført. Inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 300/2008.
23]) JAR-OPS 3.1240 Træningsprogrammer. Træningsprogrammerne skal tilpasses til arten af de operationer, der skal udføres. Et passende træningsprogram i form af selvstudium kan være acceptabelt for myndigheden.		Ikke gennemført. Inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 300/2008.
24]) JAR-OPS 3.1250 Tjekliste vedrørende proceduren for gennemsøgning af helikoptere. Ingen tjekliste påkrævet.		Ikke gennemført. Inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 300/2008.

Tillæg 1 til 3.005, litra g) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen

Tillæg 1 til 3.005, litra g) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>a) Godkendelse. Luftfartsforetagender, der ønsker at udføre operationer i henhold til dette tillæg skal indhente forudgående godkendelse fra den myndighed, der udsteder AOC'en. Godkendelsen skal specificere:</p> <p>1) helikoptertypen</p> <p>2) operationstypen</p> <p>3) de geografiske begrænsninger for operationer i forbindelse med dette tillæg (jf. ACJ til tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra g), nr. a)3)).</p>	ORO.AOC	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det er ikke nødvendigt med en udtrykkelig gennemførelse af denne regel. Operationen udgør under alle omstændigheder en del af AOC'en og er omfattet af myndighedens tilsynsordning.</p>
<p>b) Forbud. Følgende aktiviteter er forbudt:</p>		
<p>1) JAR-OPS 3.065. Befordring af krigsvåben og krigsmateriel.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Denne lempelse anses ikke for at være relevant. Det er meget usandsynligt, at krigsvåben og krigsmateriel vil blive befordret i forbindelse med en erhvervsmæssig lufttransport som led i en lokal helikopteroperation.</p>
<p>2) JAR-OPS 3.265. Befordring af afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Irrelevant. Det synes at være usandsynligt, at afviste passagerer, udviste personer eller personer i forvaring vil blive befordret i en ikke-kompleks helikopter eller i forbindelse med en lokal helikopteroperation.</p>
<p>3) JAR-OPS 3.305. Påfyldning/udtømning af brændstof, mens passagerer går om bord, befinder sig om bord eller</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Ikke gennemført.</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra g) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
går fra borde.		I henhold til den gældende bestemmelse er det allerede forbudt at påfylde og udtømme brændstof, mens passagerer går om bord, befinder sig om bord eller går fra borde, hvad enten det drejer sig om AVGAS og wide-cut-brændstof eller en blanding af disse brændstoftyper. Hovedparten af de ikke-komplekse helikoptere er derfor allerede omfattet af denne bestemmelse.
4) JAR-OPS 3.335. Rygning om bord.	CAT.OP.MPA.240	Ikke gennemført. Faktisk forholder det sig sådan, at den gældende bestemmelse allerede indeholder et rygeforbud og yder tilstrækkelig beskyttelse.
c) Lempelse. Følgende regler lempes:		
<p>1) JAR-OPS 3.135 Yderligere oplysninger og formularer, som skal forefindes om bord.</p> <p>i) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 1) - Operationel flyveplan. Flyveplanen kan forefindes i en forenklet form, som er relevant for den type operationer, der gennemføres, og som kan accepteres af myndigheden.</p> <p>ii) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 4) - Notam/AIS-dokumentation. Kræves ikke.</p> <p>iii) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 5) - Meteorologiske oplysninger. Kræves ikke.</p> <p>iv) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 7) - Notifikation vedrørende specielle passagerkategorier osv. Kræves ikke.</p> <p>v) JAR-OPS 3.135, litra a), nr. 8) - Notifikation vedrørende</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180, litra b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175, litra c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175, litra a)</p>	<p>De lempede vilkår i CAT.GEN.MPA.180 omfatter også støjcertifikatet, luftfartøjsradiolicensen og masse- og balancedokumentation.</p> <p>Lempelsen vedrørende den operationelle flyveplan er gennemført.</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra g) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
speciel last osv. Kræves ikke.		
<p>2) JAR-OPS 3.140 Oplysninger opbevaret på landjorden.</p> <p>Det er ikke nødvendigt at opbevare oplysninger på landjorden, når der anvendes andre rekorderingsmetoder.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Formålet med lempelsen er uklar og er ikke tilstrækkelig konkret til at kunne begrunde en gennemførelsesbestemmelse. Desuden er det allerede anført i den gældende regel, at oplysningerne skal bevares, indtil de er blevet kopieret på det sted, hvor de skal opbevares.</p>
<p>3) JAR-OPS 3.165 Leasing.</p> <p>Kun gældende, hvis der foreligger en formel leasingaftale.</p> <p>Bemærk: De tilfælde, hvor kontrakten om befordring af passagererne overgår til et andet luftfartsforetagende, hvor passagererne betaler for transporten, anses ikke for at være leasing.</p>	ORO.AOC.110	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det er underforstået, at der - for at der er tale om leasing - foreligger en formel leasingaftale.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.215 Anvendelse af lufttrafiktjenester.</p> <p>Finder ikke anvendelse, medmindre det kræves i henhold til luftrumskravene, og forudsat at ordningerne vedrørende eftersøgnings- og redningstjenester kan accepteres af myndigheden.</p>	CAT.OP.MPA.100, litra b)	Ingen ændring.
<p>5) JAR-OPS 3.220 Luftfartsforetagendets tilladelse til helikopterflyveplads.</p> <p>Et luftfartsforetagende skal fastlægge en procedure for uddannelse af sine luftfartøjschefer til at udvælge helikopterflyvepladser eller landingssteder, der er hensigtsmæssige for den pågældende helikoptertype og operationstype.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105, litra d)	<p>Ændret.</p> <p>Indholdet af EASA OPS-reglen gælder for alle helikopteroperationer og for steder, der ikke er undersøgt forud, hvilket underforstået er formålet med bestemmelsen.</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra g) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>6) JAR-OPS 3.255 Brændstofpolitik. Litra b) til d) finder ikke anvendelse, hvis det i henholdt il den brændstofpolitik, hvortil der henvises i JAR-OPS 3.255, litra a), sikres, at mængden af brændstof ved afslutningen af flyvningen eller en serie af flyvninger ikke er mindre end den mængde, der er tilstrækkelig til 30 minutters flyvning ved normal marchfart (dette kan nedsættes til 20 minutter, når der flyves i et område med kontinuerlige og egnede steder til nødlanding). Det endelige reservebrændstof skal være angivet i driftshåndbogen for at opfylde JAR-OPS 3.375, litra c).</p>	CAT.OP.MPA.151, litra b)	Ingen ændring.
<p>7) JAR-OPS 3.290, litra a). Jf. ovenstående punkt C)1)i).</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.175, litra a)	Ingen ændring.
<p>8) JAR-OPS 3.375 Brændstofstyring under flyvning. Det er ikke nødvendigt at anvende tillæg 1 til JAR-OPS 3.375 (jf. nedenstående punkt c)10)).</p>	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ingen ændring.
<p>9) JAR-OPS 3.385 Anvendelse af supplerende ilt. Med myndighedens forudgående tilladelse kan der gennemføres ture af kort varighed mellem 10 000 ft og 13 000 ft, uden at der anvendes supplerende ilt, i overensstemmelse med procedurerne i driftshåndbogen. (I disse situationer skal luftfartsforetagendet sikre, at passagererne inden udflyvningen oplyses om, at der ikke vil blive anvendt supplerende ilt.)</p>	CAT.OP.MPA.285	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det blev ikke anset for at være sikkert at indrømme en ubetinget fritagelse for anvendelsen af ilt, og for så vidt angår helikoptere er det heller ikke i overensstemmelse med bilag 6 til ICAO. Der indrømmes fritagelse under forudsætning af overholdelse af strenge betingelser samt den kompetente myndigheds forudgående godkendelse, dog kun vedrørende del-SPO.</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra g) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
<p>10) Tillæg 1 til JAR-OPS 3.375 Brændstofstyring under flyvning.</p> <p>Ikke relevant.</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Ingen ændring.</p> <p>Den AMC, der vedrører gennemførelsen af tillægget, finder ikke anvendelse på mindre helikopteroperationer eller lokale helikopteroperationer.</p>
<p>11) JAR-OPS 3.630 Instrumenter og udstyr - generelt. Alternativt udstyr, der ikke opfylder de gældende JTSSO-standarder, men som opfylder sikkerhedsstandarden for det oprindelige udstyr, kan muligvis accepteres af myndigheden.</p>		<p>Ikke gennemført.</p> <p>Ligger uden for anvendelsesområdet.</p> <p>Godkendelseskrav eller overholdelsen af ETSO'er henhører under forordning (EF) nr. 1702/2003.</p> <p>Lempelser, der kan accepteres, skal reguleres heri.</p>
<p>12) JAR-OPS 3.775 Supplerende ilt - ikke-trykregulerede helikoptere.</p> <p>Med myndighedens forudgående tilladelse kan der gennemføres ture af kort varighed mellem 10 000 ft og 16 000 ft uden supplerende ilt i overensstemmelse med procedurerne i driftshåndbogen.</p>	<p>CAT.IDE.H.240</p>	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det blev ikke anset for at være sikkert at indrømme en ubetinget fritagelse for anvendelsen af ilt, og for så vidt angår helikoptere er det heller ikke i overensstemmelse med bilag 6 til ICAO. Der indrømmes fritagelse under forudsætning af overholdelse af strenge betingelser samt den kompetente myndigheds forudgående godkendelse, dog kun vedrørende del-SPO.</p>
<p>13) Tillæg til JAR-OPS 3.775 Supplerende ilt til ikke-trykregulerede helikoptere.</p> <p>Finder ikke anvendelse i overensstemmelse med ovenstående punkt 9) og 12).</p>	<p>CAT.IDE.H.240</p>	<p>Ikke gennemført.</p> <p>Det blev ikke anset for at være sikkert at indrømme en ubetinget fritagelse for anvendelsen af ilt, og for så vidt angår helikoptere er det heller ikke i overensstemmelse med bilag 6 til ICAO. Der indrømmes fritagelse under forudsætning af overholdelse af strenge betingelser samt den kompetente myndigheds forudgående</p>

Tillæg 1 til 3.005, litra g) – mindre helikopteroperationer, VFR om dagen	EASA OPS-reference	Oversigt over forskelle
		godkendelse, dog kun vedrørende del-SPO.
14) JAR-OPS 3.1060 Operationel flyveplan. Jf. ovenstående punkt C)1)i).	CAT.OP.MPA.175, litra c) AMC1 CAT.OP.MPA.175, litra a)	Ingen ændring.
15) JAR-OPS 3.1235 Sikkerhedskrav. Finder kun anvendelse, når der opereres i stater, hvor det nationale sikkerhedsprogram finder anvendelse på de operationer, der er omfattet af dette tillæg.		Ikke gennemført. Inden for anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 300/2008.

Bilag 2: Liste over lempelser og regler, der ikke finder anvendelse på erhvervsmæssige lufttransportoperationer (A til A-operationer)

Del-CAT

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
	CAT.GEN.MPA.115	Personale eller besætningsmedlemmer, som ikke er kabinebesætningsmedlemmer, i passagerkabinen	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Personale eller besætningsmedlemmer, som ikke er kabinebesætningsmedlemmer, i passagerkabinen FORANSTALTNINGER TIL HINDRING AF PASSAGERERS FORVEKSLING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personale eller besætningsmedlemmer, som ikke er kabinebesætningsmedlemmer, i passagerkabinen BESÆTNINGSMEDLEMMER PÅ POSITIONERINGSFLYVNINGER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
	CAT.GEN.MPA.180	Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord	Lempede vilkår for A til A-operationer med ikke-komplekse luftfartøjer og lokale operationer
	CAT.GEN.MPA.195	Opbevaring, fremlæggelse og anvendelse af flyvedatarekorderinger	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Opbevaring, fremlæggelse og anvendelse af flyvedatarekorderinger OPERATIONELLE KONTROLLER	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.GEN.MPA.195, litra a)	Opbevaring, fremlæggelse og anvendelse af flyvedatarekorderinger FJERNELSE AF REKORDERE EFTER EN INDBERETNINGSPLIGTIG HÆNDELSE	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.GEN.MPA.195, litra b)	Opbevaring, fremlæggelse og anvendelse af flyvedatarekorderinger	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer -

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		INSPEKTION AF FLYVEDATAREKORDERENS REKORDERINGER	komplekse luftfartøjer
	CAT.OP.MPA.100, litra b)	Anvendelse af lufttrafiktjenester	Lempelser for VFR-operationer om dagen med andre luftfartøjer end komplekse flyvemaskiner og lokale helikopteroperationer.
	CAT.OP.MPA.105	Anvendelse af flyvepladser og driftsteder	Lempelser for ikke-komplekse flyvemaskiner
	CAT.OP.MPA.110, litra b)	Flyvepladsens operationelle minima	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima AFGANGSPROCEDURER FOR ONSHOREFLYVEPLADSER – HELIKOPTERE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM2	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima BELYSNINGSSYSTEMER VED INDFLYVNING – ICAO, FAA	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM3	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima SBAS-OPERATIONER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima STARTOPERATIONER - FLYVEMASKINER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima STARTOPERATIONER - HELIKOPTERE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima NPA-, APV-, CAT I-OPERATIONER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima KRITERIER FOR ETABLERING AF RVR/CMV	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		FASTLÆGGELSE AF RVR-/CMV- /VIS-MINIMA FOR NPA, APV, CAT I - FLYVEMASKINER	lufttransportoperationer.
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima FASTLÆGGELSE AF RVR-/CMV- /VIS-MINIMA FOR NPA, APV, CAT I - HELIKOPTERE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR- lufttransportoperationer.
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima CIRKLINGSINDFLYVNINGER - FLYVEMASKINER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR- lufttransportoperationer.
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima ONSHORECIRKLINGSINDFLYVNIN GER - HELIKOPTERE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR- lufttransportoperationer.
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima OMREGNING AF RAPPORTERET METEOROLOGISK SIGTBARHED TIL RVR	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR- lufttransportoperationer.
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima INDVIRKNING PÅ LANDINGSMINIMA AF MIDLERTIDIGT SVIGTENDE ELLER NEDGRADERET JORDUDSTYR	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR- lufttransportoperationer.
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Flyvepladsens operationelle minima VFR-OPERATIONER MED ANDRE LUFTFARTØJER END KOMPLEKSE MOTORDREVNE FLYVEMASKINER	Lempelser for ikke-komplekse luftfartøjer
	CAT.OP.MPA.115	Indflyvningsteknik - flyvemaskiner	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR- lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Indflyvningsteknik - flyvemaskiner CONTINUOUS DESCENT FINAL APPROACH (CDFA)	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR- lufttransportoperationer.
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Indflyvningsteknik - flyvemaskiner NPA-OPERATIONER UDEN	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR- lufttransportoperationer.

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		ANVENDELSE AF CDFA-TEKNIKEN	
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Indflyvningsteknik - flyvemaskiner OPERATIONELLE PROCEDURER, INSTRUKTIONER OG TRÆNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.115	Indflyvningsteknik - flyvemaskiner CONTINUOUS DESCENT FINAL APPROACH (CDFA)	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.120	Indflyvninger med luftbåret radar (ARA) for operationer over vand - helikoptere	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Indflyvninger med luftbåret radar (ARA) for operationer over vand - helikoptere GENERELT	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.120	Indflyvninger med luftbåret radar (ARA) for operationer over vand - helikoptere GENERELT	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.125	Instrumentprocedurer ved udflyvning og indflyvning	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Procedurer for støjbegrænsning - flyvemaskiner NDAP-DESIGN	Finder ikke anvendelse på ikke-komplekse flyvemaskiner, VFR
GM1	CAT.OP.MPA.130	Procedurer for støjbegrænsning - flyvemaskiner TERMINOLOGI GENERELT EKSEMPEL	Finder ikke anvendelse på ikke-komplekse flyvemaskiner, VFR
	CAT.OP.MPA.130	Procedurer for støjbegrænsning - flyvemaskiner	Finder ikke anvendelse på ikke-komplekse flyvemaskiner, VFR
	CAT.OP.MPA.135, litra c)	Ruter og operationsområder - generelt	Lempede vilkår for A til A-VFR-operationer om dagen med andre luftfartøjer end komplekse luftfartøjer.
	CAT.OP.MPA.140	Maksimal afstand fra en egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden ETOPS-	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer -

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		godkendelse	operationer med komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.OP.MPA.140, litra c)	Maksimal afstand fra en egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden ETOPS-godkendelse OPERATIONELLE KRITERIER FOR SMÅ TOMOTOREDE FLYVEMASKINER UDEN ETOPS-GODKENDELSE	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - operationer med komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.OP.MPA.140, litra c)	Maksimal afstand fra en egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden ETOPS-godkendelse MARCHFART MED ÉN MOTOR UDE AF DRIFT	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - operationer med komplekse luftfartøjer
	CAT.OP.MPA.150	Brændstofpolitik	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.OP.MPA.150, litra b)	Brændstofpolitik PLANLÆGNINGSKRITERIER - FLYVEMASKINER	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
AMC2	CAT.OP.MPA.150, litra b)	Brændstofpolitik BELIGGENHED AF RUTEALTERNATIV FLYVEPLADS (ERA) FOR BRÆNDSTOF	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
AMC3	CAT.OP.MPA.150, litra b)	Brændstofpolitik PLANLÆGNINGSKRITERIER - HELIKOPTERE	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.150, litra b)	Brændstofpolitik STATISTISK METODE MED HENSYN TIL RESERVEBRÆNDSTOF - FLYVEMASKINER	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.150, punkt c)3)i)	Brændstofpolitik RESERVEBRÆNDSTOF	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.150, punkt c)3)ii)	Brændstofpolitik ANKOMSTALTERNATIV FLYVEPLADS	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.151,	Brændstofpolitik - lempede	Lempede bestemmelser for flyvemaskiner i præstationsklasse

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
	litra a)	bestemmelser	B
	CAT.OP.MPA.151, litra b)	Brændstofpolitik - lempede bestemmelser	Lempede bestemmelser for ikke-komplekse flyvemaskiner, MTOM på 2 000 kg eller mindre, VFR om dagen
	CAT.OP.MPA.151, litra c)	Brændstofpolitik - lempede bestemmelser	Lempede bestemmelser for ikke-komplekse helikoptere og lokale helikopteroperationer
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Instruktion af passagerer OPERATIONER MED EN ENKELT PILOT OG UDEN KABINEBESÆTNINGSMEDLEMMER INSTRUKTION AF PASSAGERER	Lempede bestemmelser for operationer med en enkelt pilot og uden kabinebesætningsmedlemmer
	CAT.OP.MPA.175	Forberedelse til flyvning	Lempede bestemmelser for A til A-VFR-operationer med ikke-komplekse flyvemaskiner, lokale ikke-komplekse VFR-helikopteroperationer om dagen.
AMC1	CAT.OP.MPA.175, litra a)	Forberedelse af flyvning OPERATIONEL FLYVEPLAN – KOMPLEKSE MOTORDREVNE LUFTFARTØJER	Finder ikke anvendelse på ikke-komplekse luftfartøjer.
AMC1	CAT.OP.MPA.175, litra a)	Forberedelse af flyvning OPERATIONEL FLYVEPLAN – ANDRE LUFTFARTØJER END KOMPLEKSE MOTORDREVNE LUFTFARTØJER OG LOKALE OPERATIONER	Finder ikke anvendelse på andre luftfartøjer end komplekse A til A-VFR-flyvemaskiner, lokale ikke-komplekse helikopteroperationer i henhold til VFR om dagen Lempede bestemmelser for ikke-komplekse luftfartøjer, undtagen A til A-operationer i henhold til VFR, og lokale operationer undtagen med ikke-komplekse helikoptere i henhold til VFR om dagen.
GM1	CAT.OP.MPA.175, punkt b)5)	Forberedelse af flyvning OMREGNINGSTABELLER	Finder ikke anvendelse på ikke-komplekse flyvemaskiner i forbindelse med A til A-VFR-operationer, lokale ikke-komplekse VFR-helikopteroperationer om dagen.
	CAT.OP.MPA.180	Valg af flyvepladser - flyvemaskiner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
	CAT.OP.MPA.181	Valg af flyvepladser og driftssteder - helikoptere	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.181	Valg af flyvepladser og driftssteder - helikoptere PLANLÆGNING AF LANDING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.181	Valg af flyvepladser og driftssteder - helikoptere ANKOMSTALTERNATIVE OFFSHOREFLYVEPLADSER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.181	Valg af flyvepladser og driftssteder - helikoptere PLANLÆGNING AF LANDING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.OP.MPA.181, punkt b)1)	Valg af flyvepladser og driftssteder - helikoptere KYSTFLYVEPLADSER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.OP.MPA.181, litra d)	Valg af flyvepladser og driftssteder - helikoptere ANKOMSTALTERNATIVE OFFSHOREFLYVEPLADSER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.185	Planlægningsminima for IFR-flyvninger - flyvemaskiner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.185	Planlægningsminima for IFR-flyvninger - flyvemaskiner PLANLÆGNINGSMINIMA FOR ALTERNATIVE FLYVEPLADSER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM2	CAT.OP.MPA.185	Planlægningsminima for IFR-flyvninger - flyvemaskiner VEJRUDSIGTER FOR FLYVEPLADSER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.186	Planlægningsminima for IFR-flyvninger - helikoptere	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.OP.MPA.186	Planlægningsminima for IFR-flyvninger - flyvemaskiner PLANLÆGNINGSMINIMA FOR ALTERNATIVE FLYVEPLADSER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.210	Besætningsmedlemmer på deres pladser	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
			lufttransportoperationer - miljøer med flere besætningsmedlemmer/operationer med kabinebesætningsmedlemmer
AMC1	CAT.OP.MPA.210, litra b)	Besætningsmedlemmer på deres pladser KABINEBESÆTNINGSMEDLEMMER S PLADSER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - operationer med kabinebesætningsmedlemmer
	CAT.OP.MPA.220	Nødevakueringsudstyr	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.OP.MPA.245	Vejrforhold - alle luftfartøjer	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.246	Vejrforhold - flyvemaskiner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.255	Is og andre former for kontaminering - flyveprocedurer	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - flyvninger under forventede eller faktiske isforhold
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Is og andre former for kontaminering - flyveprocedurer FLYVNING UNDER FORVENTEDE ELLER FAKTISKE ISFORHOLD - FLYVEMASKINER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - flyvninger under forventede eller faktiske isforhold
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Is og andre former for kontaminering - flyveprocedurer FLYVNING UNDER FORVENTEDE ELLER FAKTISKE ISFORHOLD - HELIKOPTERE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - flyvninger under forventede eller faktiske isforhold
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Brændstofstyring under flyvning - helikoptere KOMPLEKSE MOTORDREVNE HELIKOPTERE, UNDTAGEN LOKALE OPERATIONER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - operationer med komplekse luftfartøjer/undtagen lokale operationer
GM1	CAT.OP.MPA.290	Sporing af terrænnærhed TRÆNINGSPROGRAMMER FOR FLYVEBESÆTNINGSMEDLEMMER I TERRÆNADVARSELSSYSTEM	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		(TAWS)	
GM1	CAT.OP.MPA.295	Brug af system til forebyggelse af kollisioner i luften (ACAS) ACAS-TRÆNINGSPROGRAMMER FOR FLYVEBESÆTNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.OP.MPA.295	Brug af system til forebyggelse af kollisioner i luften (ACAS) GENERELT	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.OP.MPA.295	Brug af system til forebyggelse af kollisioner i luften (ACAS)	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.OP.MPA.305	Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.OP.MPA.305, litra e)	Indflyvningens påbegyndelse og fortsættelse VISUELLE REFERENCER FOR INSTRUMENTINDFLYVNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.OP.MPA.310	Operationelle procedurer — tærskelkrydsningshøjde - flyvemaskiner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.POL.A.200	Generelt DATA FOR VÅDE OG KONTAMINEREDE BANER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.200	Generelt	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.205	Start TAB AF BANELÆNGDE SOM FØLGE AF OPRETNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.POL.A.205	Start BANENS OVERFLADETILSTAND	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.205	Start	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.210	Hindringsfrihed ved start HINDRINGSFRIHED VED START	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
AMC2	CAT.POL.A.210	Hindringsfrihed ved start KRÆNGNINGSVINKLERS VIRKNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC3	CAT.POL.A.210	Hindringsfrihed ved start KRÆVET NAVIGATIONSØJAGTIGHED	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.POL.A.210	Hindringsfrihed ved start BEREDSKABSPROCEDURER FOR HINDRINGSFRIHED VED START	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.210	Hindringsfrihed ved start	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.215	En-route – en motor ude af drift (OEI) RUTEANALYSE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.215	En-route – en motor ude af drift (OEI)	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.220	En-route – flyvemaskiner med tre eller flere motorer, hvoraf to er ude af drift	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC2	CAT.POL.A.225	Landing – ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser AFBRUDT INDFLYVNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.225	Landing – ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.225	Landing – ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser HØJDEMÅLING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.POL.A.225	Landing – ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser GRADIENT FOR AFBRUDT INDFLYVNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.230	Landing – ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser HENSYNTAGEN TIL PRÆSTATIONSDATA FOR DISTANCE VED AUTOMATISK LANDING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
	CAT.POL.A.230	Landing – tørre baner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.POL.A.230	Landing – tørre baner LANDINGSMASSE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.235	Landing – våde og kontaminerede baner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.240	Godkendelse af operationer med øgede krængningsvinkler	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.245	Godkendelse af operationer med stejl indflyvning	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.250	Godkendelse af operationer med kort landing	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.310	Hindringsfrihed ved start – flermotorede flyvemaskiner NETTOSTARTFLYVEVEJEN – NAVIGERING MED VISUELLE REFERENCER	Lempede bestemmelser for flyvemaskiner i præstationsklasse B, VFR om dagen
	CAT.POL.A.310, litra e)	Hindringsfrihed ved start - flermotorede flyvemaskiner	Lempede bestemmelser for flyvemaskiner i præstationsklasse B, VFR om dagen
	CAT.POL.A.345	Godkendelse af operationer med stejl indflyvning	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer/screenhøjde på 35 fod eller mere
	CAT.POL.A.400	Start	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.POL.A.400	Start BANENS OVERFLADETILSTAND	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.400	Start TAB AF BANELÆNGDE SOM FØLGE AF OPRETNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
AMC2	CAT.POL.A.400	Start BANENS HÆLDNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.405	Hindringsfrihed ved start	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.405	Hindringsfrihed ved start KRÆNGNINGSVINKLERS VIRKNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC2	CAT.POL.A.405	Hindringsfrihed ved start KRÆVET NAVIGATIONSØJAGTIGHED	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.410	En-route – alle motorer i drift	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.415	En-route – en motor ude af drift	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.415	En-route – en motor ude af drift RUTEANALYSE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.420	En-route – flyvemaskiner med tre eller flere motorer, hvoraf to er ude af drift	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.425	Landing – ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.425	Landing – ankomstflyvepladser og alternative flyvepladser HØJDEMÅLING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.430	Landing – tørre baner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.POL.A.430	Landing – tørre baner KORRIGERENDE FAKTORER MED HENSYN TIL LANDINGSDISTANCEN	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC2	CAT.POL.A.430	Landing – tørre baner BANENS HÆLDNING	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer -

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
			komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.POL.A.430	Landing – tørre baner LANDINGSMASSE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.A.435	Landing – våde og kontaminerede baner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.POL.H.110	Beregning af hindringsfrihed	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.POL.H.210	Startflyvevej	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.POL.MAB.105	Masse- og balancedata og -dokumentation	Lempede bestemmelser for flyvemaskiner og helikoptere i præstationsklasse B med hensyn til CG-positionen i masse- og balancedokumentationen.
	CAT.IDE.A.120	Vinduesviskere	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - regel for komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.A.120	Vinduesviskere - ANORDNINGER TIL AT HOLDE EN DEL AF FORRUDEN FRI FOR NEDBØR	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - regel for komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.A.130	IFR- eller natflyvninger – flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer, delvis lempet bestemmelse for ikke-komplekse luftfartøjer.
AMC1	CAT.IDE.A.130, punkt a)5)	IFR- eller natflyvninger - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr TVÆRKRAFTINDIKATOR	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC2	CAT.IDE.A.130, litra b)	IFR- eller natflyvninger - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr HØJDEMÅLERE - IFR- ELLER NATFLYVNINGER	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
AMC1	CAT.IDE.A.130, litra e)	IFR- eller natflyvninger - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr ANORDNINGER, DER MELDER FEJL I DE ANORDNINGER, DER FORHINDRER FUNKTIONSSVIGT FOR SYSTEMER TIL VISNING AF FLYVEHASTIGHED SOM FØLGE AF ENTEN KONDENS ELLER ISDANNELSE	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.A.130, litra i)	IFR- eller natflyvninger - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr STANDBY-FLYVESTILLING	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.A.130, litra j)	IFR- eller natflyvninger - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr KORTHOLDER	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.A.135	Yderligere udstyr ved operationer med én pilot i henhold til IFR	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.A.140	Højdevarslingssystem	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Terrænadvarselssystem (Terrain awareness warning system - TAWS)	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Terrænadvarselssystem (Terrain awareness warning system - TAWS) ADVARSEL OM FOR STOR AFVIGELSE FRA DEN NEDADGÅENDE GLIDEVINKEL FOR TAWS TIL KLASSE A	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Advarselssystem for kollisioner i luften (Airborne Collision Avoidance System - ACAS)	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Vejrradarudstyr under flyvning	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer/MOPSC

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
			>9/trykregulerede flyvemaskiner
AMC1	CAT.IDE.A.160	Vejrradarudstyr under flyvning GENERELT	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer/MOPSC >9/trykregulerede flyvemaskiner
	CAT.IDE.A.165	Yderligere udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - flyvninger under forventede eller faktiske isforhold
	CAT.IDE.A.170	Flyvebesætningens interne samtaleanlæg	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - flerpilotoperationer
AMC1	CAT.IDE.A.170	Flyvebesætningens interne samtaleanlæg TYPE AF INTERNT SAMTALEANLÆG TIL FLYVEBESÆTNINGEN	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - flerpilotoperationer
	CAT.IDE.A.175	Internt samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A- lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.A.175	Internt samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne SPECIFIKATIONER	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A- lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.A.180	Højttaleranlæg	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A- lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.A.180	Højttaleranlæg SPECIFIKATIONER	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A- lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.A.185	Cockpit voice-rekorder	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A- lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.A.185	Cockpit voice-rekorder GENERELT	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A- lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
	CAT.IDE.A.190	Flyvedatarekorder	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.A.190	Flyvedatarekorder LISTE OVER PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR FLYVEMASKINER, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS DEN 1. APRIL 2016 ELLER SENERE	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC2	CAT.IDE.A.190	Flyvedatarekorder LISTE OVER PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR FLYVEMASKINER, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS MELLEM DEN 1. APRIL 1998 OG DEN 1. JANUAR 2016	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC3	CAT.IDE.A.190	Flyvedatarekorder PRÆSTATIONSSPECIFIKATIONER FOR DE PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR FLYVEMASKINER, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS MELLEM DEN 1. APRIL 1998 OG DEN 1. JANUAR 2016	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC4	CAT.IDE.A.190	Flyvedatarekorder LISTE OVER PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR FLYVEMASKINER, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS MELLEM DEN 1. JUNI 1990 OG DEN 31. MARTS 1998	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC5	CAT.IDE.A.190	Flyvedatarekorder PRÆSTATIONSSPECIFIKATIONER FOR DE PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR FLYVEMASKINER, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS I PERIODEN MELLEML DEN 1. JUNI 1990 OG DEN 31. MARTS 1998	
AMC6	CAT.IDE.A.190	Flyvedatarekorder LISTE OVER PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR FLYVEMASKINER, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS INDEN DEN 1. JUNI 1990	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.A.195	Data link-rekordering	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.A.195	Data link-rekordering GENERELT	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.IDE.A.195	Data link-rekordering GENERELT	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.A.200	Kombinationsrekorder	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.A.200	Kombinationsrekorder GENERELT	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.A.210	Skiltene "spænd sikkerhedsbæltet" og "rygning forbudt"	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-operationer - passagersæder ikke synlige fra cockpittet
	CAT.IDE.A.215	Indvendige døre og forhæng	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - store flyvemaskiner.
AMC1	CAT.IDE.A.215	Indvendige døre og forhæng TEKST PÅ SKILTE	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - store flyvemaskiner.

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
	CAT.IDE.A.225	Medicinsk nødudstyr	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer.
AMC1	CAT.IDE.A.225	Medicinsk nødudstyr MEDICINSK NØDUDSTYRS INDHOLD	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer.
AMC2	CAT.IDE.A.225	Medicinsk nødudstyrs indhold BEFORDRING UNDER SIKRE FORHOLD	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer.
AMC3	CAT.IDE.A.225	Medicinsk nødudstyr ADGANG TIL MEDICINSK NØDUDSTYR	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer.
AMC4	CAT.IDE.A.225	Medicinsk nødudstyr AJOURFØRING AF MEDICINSK NØDUDSTYR	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer.
	CAT.IDE.A.230	Førstehjælpsilt	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - flyvninger ved højder over 25 000 ft.
GM1	CAT.IDE.A.230	Førstehjælpsilt GENERELT	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - flyvninger ved højder over 25 000 ft.
	CAT.IDE.A.235	Supplerende ilt - trykregulerede flyvemaskiner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - trykregulerede flyvemaskiner.
AMC1	CAT.IDE.A.235	Supplerende ilt – trykregulerede flyvemaskiner GENERELT	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - trykregulerede flyvemaskiner.
AMC2	CAT.IDE.A.235	Supplerende ilt – trykregulerede flyvemaskiner KRAVENE TIL ILTTILFØRSEL TIL ALLE PERSONER I COCKPITSÆDER OG TIL KABINEBESÆTNINGSMEDLEMMER , NÅR DISSE BEFORDRES I TILLÆG TIL MINIMUMSANTALLET AF KABINEBESÆTNINGSMEDLEMMER	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - trykregulerede flyvemaskiner.
GM1	CAT.IDE.A.235	Supplerende ilt – trykregulerede flyvemaskiner	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer -

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		MASKER TIL HURTIG IFØRELSE	trykregulerede flyvemaskiner.
	CAT.IDE.A.245	Besætningens udstyr til beskyttelse af åndedræt	Ikke relevant for/finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - trykregulerede flyvemaskiner/komplekse luftfartøjer.
AMC1	CAT.IDE.A.245	Besætningens udstyr til beskyttelse af åndedræt UDSTYR TIL BESKYTTELSE AF ÅNDEDRÆT (PBE)	Ikke relevant for/finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - trykregulerede flyvemaskiner/komplekse luftfartøjer.
	CAT.IDE.A.255	Katastrofeøkser og koblen	Ikke relevant for/finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - trykregulerede flyvemaskiner/komplekse luftfartøjer.
AMC1	CAT.IDE.A.255	Katastrofeøkser og koblen PLACERING AF KATASTROFEØKSER OG KOBEN	Ikke relevant for/finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - trykregulerede flyvemaskiner/komplekse luftfartøjer.
	CAT.IDE.A.265	Midler til nødevakuering	Ikke relevant for erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - udgangens dørtrin er mere end 6 ft over jorden.
	CAT.IDE.A.270	Megafoner	Finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafoner PLACERING AF MEGAFONER	Finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.A.275	Nødbelysning og -markering	Finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Hovedtelefon	Delvis irrelevant for

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
			erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.A.325	Hovedtelefon GENERELT	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.IDE.A.325	Hovedtelefon GENERELT	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.A.335	Audio selector panel	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker TO UAFHÆNGIGE KOMMUNIKATIONSSYSTEMER	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker ACCEPTABELT ANTAL OG TYPE AF KOMMUNIKATIONS- OG NAVIGATIONSUDSTYR	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker ACCEPTABELT ANTAL OG TYPE AF KOMMUNIKATIONS- OG NAVIGATIONSUDSTYR	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		visuelle landmærker FEJL I EN ENKELT DEL	
AMC4	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker HF - Udstyr på visse MNPS-ruter	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker GÆLDENDE LUFTRUMSKRAV	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.H.115	Operationslys	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.H.115	Operationslys LANDINGSLYS	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.H.130	IFR- eller natflyvninger – flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.H.130, litra e)	IFR- eller natflyvninger - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr ANORDNINGER, DER MELDER FEJL I DE ANORDNINGER, DER FORHINDRER FUNKTIONSSVIGT SOM FØLGE AF ENTEN KONDENS ELLER ISDANNELSE I SYSTEMER TIL VISNING AF FLYVEHASTIGHED	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.H.130, punkt f)6)	IFR- eller natflyvninger - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr OPLYSNING AF STANDBY-FLYVESTILLINGSMÅLER OG -INDIKATOR	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.H.130, litra i)	IFR- eller natflyvninger - flyve- og navigationsinstrumenter og tilknyttet udstyr	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		KORTHOLDER	
	CAT.IDE.H.135	Yderligere udstyr ved operationer med én pilot i henhold til IFR	Ikke relevant for erhvervmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.H.160	Vejrradarudstyr under flyvning	Delvis irrelevant for erhvervmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.H.160	Vejrradarudstyr under flyvning GENERELT	Delvis irrelevant for erhvervmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.H.165	Yderligere udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten	Ikke relevant for erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - flyvninger under forventede eller faktiske isforhold
	CAT.IDE.H.170	Flyvebesætningens interne samtaleanlæg	Ikke relevant for erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - flerpilotoperationer
AMC1	CAT.IDE.H.170	Flyvebesætningens interne samtaleanlæg TYPE AF INTERNT SAMTALEANLÆG TIL FLYVEBESÆTNINGEN	Ikke relevant for erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - flerpilotoperationer
	CAT.IDE.H.175	Internt samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne	Ikke relevant for erhvervmæssige A til A-operationer - befordring af besætningsmedlemmer i tillæg til flyvebesætningsmedlemmet
AMC1	CAT.IDE.H.175	Internt samtaleanlæg til besætningsmedlemmerne SPECIFIKATIONER AF KARAKTERISTIKA	Ikke relevant for erhvervmæssige A til A-operationer - befordring af besætningsmedlemmer i tillæg til flyvebesætningsmedlemmet
	CAT.IDE.H.180	Højttaleranlæg	Finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.H.185	Cockpit voice-rekorder	Finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.H.185	Cockpit voice-rekorder GENERELT	Finder ikke anvendelse på erhvervmæssige A til A-lufttransportoperationer -

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
			komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.H.190	Flyvedatarekorder	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.H.190	Flyvedatarekorder LISTE OVER PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR HELIKOPTERE MED EN MCTOM PÅ OVER 3 175 KG, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS DEN 1. JANUAR 2016 ELLER SENERE	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC2	CAT.IDE.H.190	Flyvedatarekorder LISTE OVER PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR HELIKOPTERE MED EN MCTOM PÅ OVER 3 175 KG, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS I PERIODEN MELLEM DEN 1. AUGUST 1999 OG DEN 1. JANUAR 2016, OG HELIKOPTERE MED EN MCTOM PÅ OVER 7 000 KG ELLER EN MPSC PÅ FLERE END NI SÆDER, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS I PERIODEN MELLEM DEN 1. JANUAR 1989 OG DEN 1. AUGUST 1999	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC3	CAT.IDE.H.190	Flyvedatarekorder PRÆSTATIONSSPECIFIKATIONER FOR DE PARAMETRE, DER SKAL REKORDERES FOR HELIKOPTERE MED EN MCTOM PÅ OVER 3 175 KG, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS I PERIODEN MELLEM DEN 1. AUGUST 1999 OG DEN 1. JANUAR 2016, OG HELIKOPTERE MED EN MCTOM PÅ OVER 7 000 KG ELLER EN MPSC PÅ FLERE END NI	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
		SÆDER, SOM FOR FØRSTE GANG HAR FÅET UDSTEDT ET INDIVIDUELT LUFTDYGTIGHEDSBEVIS I PERIODEN MELLEM DEN 1. JANUAR 1989 OG DEN 1. AUGUST 1999	
	CAT.IDE.H.195	Data link-rekordering	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.H.195	Data link-rekordering GENERELT	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
GM1	CAT.IDE.H.195	Data link-rekordering GENERELT	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.H.200	Flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.H.200	Flyvedata- og cockpit voice-kombinationsrekorder GENERELT	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.H.240	Supplerende ilt - ikke-trykregulerede helikoptere	Lempede bestemmelser for ikke-komplekse, ikke-trykregulerede helikoptere
	CAT.IDE.H.270	Megafoner	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafoner PLACERING AF MEGAFONER	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer
	CAT.IDE.H.275	Nødbelysning og -markering	Finder ikke anvendelse på erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer - komplekse luftfartøjer

	Regelreference	Regeltitel	Forklaring
	CAT.IDE.H.335	Audio selector panel	Ikke relevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC1	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker TO UAFHÆNGIGE KOMMUNIKATIONSSYSTEMER	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC2	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker ACCEPTABELT ANTAL OG TYPE AF KOMMUNIKATIONS- OG NAVIGATIONSUDSTYR	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
AMC3	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker FEJL I EN ENKELT DEL	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.
GM1	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- og navigationsudstyr til operationer i henhold til IFR eller VFR på ruter, som ikke flyves med reference til visuelle landmærker GÆLDENDE LUFTRUMSKRAV	Delvis irrelevant for erhvervsmæssige A til A-IFR-lufttransportoperationer.

Bilag 3: Anvendte akronymer og forkortelser

AAC	Aeronautical Administrative Communication
AAD	tildelt højdeafvigelse
AAL	over flyvepladsens niveau
AC	vekselstrøm
ACAS II	luftbåret antikollisionssystem II
ADF	automatisk radiopejler
ADG	luftdrevet generator
ADS	afhængig automatisk overvågning
ADS-B	afhængig automatisk overvågning - udsendelse
ADS-C	afhængig automatisk overvågning - kontrakt
AeMC	flyvemedicinsk center
AEO	alle motorer i drift
AFCS	automatisk flykontrolsystem
AFM	flyvehåndbog
AFN	flyvemeddelelse
AFN	meddelelse om ATS-faciliteter
AGL	højde over terræn
AHRS	referencesystem for flyvestilling/styret kurs
AIS	luftfartsinformationstjeneste
ALS	indflyvningslyssystem
ALSF	indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser
AMC	acceptable måder for overensstemmelse
AMSL	højde over middelvandstand
ANP	faktisk navigationsnøjagtighed
AOC	luftfartsforetagendets driftstilladelse

APCH	indflyvning
APU	hjælpemotoranordning
APV	indflyvningsprocedure med vertikal vejledning
AR	ATS-rute
AR	tilladelse krævet
AR	myndighedskrav
ARA	indflyvning med luftbåret radar
ASC	Udvalget for Luftfartssikkerhed
ASDA	acceleration-stop distance til rådighed
ATC	flyvekontrolltjeneste
ATO	godkendt uddannelsesorganisation
ATPL	lufttransportpilotcertifikat
ATQP	alternativt trænings- og kvalifikationsprogram
ATS	lufttrafiktjenester
AVGAS	flybrændstof
AVTAG	wide-cut-brændstof
B-RNAV	grundlæggende områdenavigation
BALS	enkelt indflyvningslyssystem
CAP	parametre for registeransvarliges adgang
CDFA	Continuous Descent Final Approach
CDL	konfigurationsafvigelsesliste
CFIT	kontrolleret flyvning imod terræn
CG	tyngdepunkt
cm	centimeter
CM	konfiguration/kontekststyring
CMA	tilgang til kontinuerlig overvågning
CMV	omregnet meteorologisk sigtbarhed

CMPA	komplekse motordrevne luftfartøjer
CofA	luftdygtighedsbevis
CPA	mindste passageafstand
CPDLC	datalink-kommunikation mellem controller og pilot
CPL	erhvervsmæssigt pilotcertifikat
CRM	forvaltning af besætningsressourcer
CRT	Comment Response Tool
CVR	cockpit voice-rekorder
DA	beslutningshøjde
D-ATIS	Data Link - Automatic Terminal Information Service
DC	jævnstrøm
DCL	klarering til udflyvning
DDM	forskel i modulationsgrad
D-FIS	datalink til flyveinformationstjeneste
DGOR	indberetning om en hændelse med farligt gods
DH	beslutningshøjde
DME	afstandsmåleudstyr
D-OTIS	Data Link - Automatic Terminal Information Service
DR	beslutningsinterval
DSTRK	ønsket spor
EASP	Det Europæiske Luftfartssikkerhedsprogram
EC	Europa-Kommissionen
EFB	elektronisk "flight bag"
EFIS	elektronisk flyveinstrumentsystem
EGT	udstødningstemperatur
ELT(AD)	nødløkaliseringsender (automatisk anvendelse)
ELT(AF)	nødløkaliseringsender (automatisk indbygget)

ELT(AP)	nødløkaliseringsender (automatisk bærbar)
ELT(S)	overlevelsesnødløkaliseringsender
EPE	estimeret positionsfejl
EPR	motortrykforhold
EPU	estimeret positionsusikkerhed
ERA	rutealternativ (lufthavn)
ESSG	European SAFA Steering Group
ETOPS	operationer med udvidet rækkevidde med to motorede flyvemaskiner
ETSO	European Technical Standards Order
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment - den europæiske organisation for udstyr til civil luftfart
EVS	synsforstærkende system
FAA	Federal Aviation Administration
FAF	slutindflyvningens fixhøjde
FAK	førstehjælpskasse
FALS	fuldt indflyvningslyssystem
FANS	Future Air Navigation System
FAP	punkt for slutindflyvning
FATO	indflyvnings- og startområde
FDM	monitorering af flyvedata
FDR	flyvedatarekorder
FFS	fuldtudbygget flyvesimulator
FI	flyveinstruktør
FL	flyveniveau
FM	frekvensmodulator
FMS	system til lufttrafikregulering
FOR	synsfelt

FOV	synsfelt
FSTD	flyvesimulatoretræningsanordning
ft	fod
FTD	flyvetræningsanordning
g	gram
g	tyngdekraft
GBAS	landbaseret forstærkningssystem
GCAS	advarselssystem for kollisioner på landjorden
GIDS	isdetektionssystem til brug på landjorden
GLS	GBAS-landingssystem
GM	vejledende materiale
GNSS	globalt satellitnavigationssystem
GPS	globalt positioneringssystem
GPWS	advarselssystem til terrænnærhed
HEMS	ambulanceflyvninger med helikopter
HF	højfrekvens
HI/MI	højintensitet/mellemintensitet
HIALS	indflyvningslyssystem med høj intensitet
HLL	begrænsningsliste til helikopterdæk
HoT	tilbageholdelsestid
hPa	hektopascal
HUD	frontrudeprojektion
HUDLS	landingssystem med frontrudeprojektion
IAF	fastsættelse af indledende indflyvning
IALS	lyssystem til mellemindflyvning
ICAO	Organisationen for International Civil Luftfart
IF	fastsættelse af mellemliggende indflyvning

IFR	instrumentflyvereglerne
IGE	inden for terrænpåvirkning
ILS	instrumentlandingssystem
IMC	instrumentvejrforhold
inHg	tommer kviksølv
INS	inertnavigationssystem
IORS	internt hændelsesrapporteringssystem
IP	mellemliggende punkt
IR	gennemførelsesbestemmelse
IRNAV/IAN	integreret områdenavigation
IRS	inertireferencesystem
ISA	international standardatmosfære
IV	intravenøs
JAA	Organisationen af Fælles Luftfartsmyndigheder
JAR	fælles luftfartskrav
JET 1 / A / A1	kerosen
JET B	wide-cut-brændstof
JIP	fælles gennemførelsesprocedure
JP-4	wide-cut-brændstof
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii-formel
kt	knob
LAT/LONG	bredde/længde
LED	lysdiode
LIFUS	linjeflyvning under tilsyn
LNAV	lateral navigation

LoA	aftaledokument
LOC	localizer
LOE	linjeorienteret evaluering
LOFT	linjeorienteret flyvetræning
LOS	overflade med begrænsede hindringer
LOUT	laveste driftstemperatur
LP	localizerydelse
LPV	indflyvning med lateral præcision og vertikal vejledning
LRNS	langdistancenavigationssystem
LVO	operationer i lav sigtbarhed
LVP	procedurer ved lav sigtbarhed
LVTO	start i lav sigtbarhed
m	meter
MALS	indflyvningslyssystem med mellemintensitet
MALSF	indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser med mellemintensitet
MALSR	indflyvningslyssystem med mellemintensitet med baneindikatorlys
MAPt	punkt for afbrudt indflyvning
MCTOM	maksimal certificeret startmasse
MDA	mindste indflyvningshøjde
MDA/H	minimumsbeslutningshøjde
MDH	minimumsbeslutningshøjde
MEA	minimumshøjde for sikker rute
MEL	minimumsudstysrliste
METAR	meteorologisk rapport for flyveplads
MGA	mindste sikre gitterflyvehøjde
MHz	megahertz
MID	midtpunkt

ml	milliliter
MLS-	mikrobølgelandingssystem
MMEL	masterminimumsudstysrliste
MNPS	minimumsspecifikationer for navigationsnøjagtighed
MOC	minimumshindringsfrihed
MOCA	højde for minimumshindringsfrihed
MOPS	minimumsstandard for driftsydelse
MORA	minimumshøjde for off-route
MPSC	maksimal passagersædekonfiguration
mSv	millisievert
NADP	procedurer for støjbegrænsning ved start
NALS	intet indflyvningslyssystem
NAV	navigation
NDB	rundstrålende radiofy
N _F	turbineomdrejninger ved tomgang
NM	sømil
NOTAM	meddelelse til flyvere
NPA	ikke-præcisionsindflyvning
NVG	natkikkert
OAT	lufttemperaturen udenfor
OCH	hindringsfri højde
OCL	oceanisk klarering
ODALS	retningsuafhængigt indflyvningslyssystem
OEI	en motor ude af drift
OFS	hindringsfri overflade
OGE	uden for terrænpåvirkning
OIP	forskudt initieringspunkt

OM	driftshåndbog
ONC	operationelt navigationskort
OSD	data om operationel egnethed
otCMPA	andre luftfartøjer end komplekse motordrevne flyvemaskiner
PAPI	præcisionsindflyvningsbaneindikator
PAR	præcisionsindflyvningsradar
PBE	åndedrætsværn
PBN	performancebaseret navigation
PCDS	Personnel Carrying Device System
PDP	foruddefineret punkt
PNR	grænsepunkt for mulig tilbagevenden - point of no return
POH	pilotens driftshåndbog
PRM	bevægelseshæmmet person
QFE	atmosfærisk tryk ved flyvepladshøjde (eller på landingsbanetærskel)
QNH	højdemålerindstilling sat til visning af højde over havet, når man holder på jorden
R/T	radio/telefon
RA	beslutningsmelding
RAT	Ram Air-turbine
RCC	redningscentral
RCF	begrænset brændstof til ruterese
RCLL	midtbanelys
RFC	Route Facility Chart
RNAV	områdenavigation
RNAV 5	B-RNAV, grundlæggende områdenavigation
RNP	krævet navigationspræstation
RNPX	krævet navigationspræstation X
ROD	nedstigningshastighed

RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	banelys ved touchdownzone
RVR	banesyndvidde
RVSM	reducerede vertikale adskillelsesminima
SACA	sikkerhedsvurdering af EU-fly
SAFA	sikkerhedsvurdering af tredjelandsfly
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice
SALS	enkelt indflyvningslyssystem
SALSF	kort indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser
SAP	Stabilised Approach
SAP	parametre for systemadgang
SAR	eftersøgning og redning
SBAS	satellitbaseret forstærkningssystem
SCP	særlige passagergrupper
SID	standardinstrumentudflyvning
SMS	sikkerhedsledelsessystem
SPECI	Aviation Selected Special Aviation Report
SRA	indflyvning med overvågningsradar
SRE	overvågningsradarelement
SSALF	lyssystem med lys blinkende i sekvenser til forenklet kort indflyvning
SSALR	lyssystem med baneindikatorlys til forenklet kort indflyvning
SSALS	lyssystem til forenklet kort indflyvning
SSP	statssikkerhedsprogram
SSR	sekundær overvågningsradar (tryk-højde-rapportering)
STC	supplerende typecertifikat
SVS	system til syntetisk syn
TA	lufttrafikerådgivningstjeneste

TAC	terminalindflyvningskort
TAFS	vejrudsigter for flyvepladsen
TAS	faktisk flyvehastighed
TAWS	terrænadvarselssystem
TCAS	trafikalarmsystem og system til forebyggelse af kollisioner
TCCA	Canadas civile luftfartsmyndigheder
TDP	beslutningspunktet ved start
TDZ	touchdownzone
THR	tærskel
TODA	startdistance til rådighed
TORA	startbane til rådighed
TRI	typerettighedsinstruktør
TSE	total systemfejl
TVE	total vertikal fejl
TWIP	Terminal Weather Information for Pilots
UMS	system for anvendelsesovervågning
UTC	koordineret universal tid
UTR	bælte, der fastholder den siddende persons torso
V _{AT}	flyvehastighed ved tærskel
VDF	VHF-radiopejler
VFR	visuelflyveregler
VHF	meget høj frekvens
VIS	sigtbarhed
VMC	visuelle vejrforhold
V _{MO}	maksimal flyvehastighed
VNAV	vertikal navigation
VOR	VHF rundstrålende radiolededefyr
V _{S1G}	1 g stallingshastighed

V _{so}	stallingshastighed
V _y	bedste stigeastighed
WAC	luftfartsverdenskort
WXR	vejrradar
ZFT	nul-flyvetid
ZFTT	nul-flyvetidstræning