



TOELICHTING

ADVIES NR. 03/2012

VAN HET EUROPEES AGENTSCHAP VOOR DE VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

van 3 SEPTEMBER 2012

**betreffende een verordening van de Commissie tot wijziging van de
uitvoeringsvoorschriften voor vluchtuitvoeringen en de uitvoeringsvoorschriften voor
boordpersoneel**

Commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen

Commercieel luchtvervoer van A naar A met vleugelvliegtuigen en helikopters

Inhoud

Samenvatting	3
Inleiding.....	4
I. Algemeen.....	4
II. Toepassingsgebied van dit advies	4
III. Raadpleging.....	6
IV. Nummering van de voorschriften	7
CAT (S, B).....	8
I Wijzigingen van de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen	8
II. Wijzigingen van Deel CAT	8
III. Wijzigingen van Deel ORO	15
IV. Overige opmerkingen.....	16
CAT (A-to-A).....	17
I. Beleid	17
II. Wijzigingen van de mantelverordeningen	19
III. Wijzigingen van Deel CAT	20
IV. Wijzigingen van Deel ORO	23
V. Wijzigingen van Deel ARO.....	25
VI. Wijzigingen van Deel ORA.....	25
VII. Overige opmerkingen.....	25
Bijlage 1: Tabel met kruisverwijzingen naar bijlagen in EU-OPS en JAR-OPS 3	26
Bijlage 1 bij 1.005(a) – VFR-vluchten overdag met vliegtuigen van prestatieklasse B	26
Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) – VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	46
Bijlage 1 bij 3.005(g) – lokale VFR-vluchten overdag met helikopters	56
Bijlage 2: Lijst van versoepelingen en voorschriften die niet van toepassing zijn op commercieel luchtvervoer van A naar A	62
Deel CAT.....	62
Bijlage 3: Gebruikte acroniemen en afkortingen.....	89

Samenvatting

Dit advies bevat uitvoeringsvoorschriften voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen en wijzigt de volgende regelgevingsdocumenten:

- de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen;
- bijlage I – Definities voor bijlage II tot en met VIII;
- bijlage II – Deel ARO, vereisten voor autoriteiten inzake vluchtuitvoeringen;
- bijlage III – Deel ORO, organisatievereisten voor vluchtuitvoeringen, in het bijzonder voor commerciële exploitanten en niet-commerciële exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen; en
- bijlage IV – Deel CAT, technische vereisten voor commercieel luchtvervoer.

Voorts bevat dit advies uitvoeringsvoorschriften voor commerciële luchtvervoersactiviteiten die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein/exploitatiegebied. Het wijzigt de volgende regelgevingsdocumenten:

- verordening inzake vluchtuitvoeringen:
 - de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen;
 - bijlage II – Deel ARO, vereisten voor autoriteiten inzake vluchtuitvoeringen;
 - bijlage III – Deel ORO, organisatievereisten voor vluchtuitvoeringen; en
 - bijlage IV – Deel CAT, technische vereisten voor commercieel luchtvervoer;
- verordening inzake boordpersoneel:
 - de mantelverordening inzake boordpersoneel; en
 - bijlage VII – Deel ORA, organisatievereisten voor boordpersoneel.

Deze vereisten zijn tot stand gebracht met als doel:

- een blijvend hoog veiligheidsniveau te waarborgen;
- te voorzien in proportionele voorschriften;
- exploitanten en autoriteiten flexibiliteit en doelmatigheid te garanderen.

Dit advies is de uitkomst van een uitgebreid raadplegingsproces waaraan autoriteiten, verenigingen, exploitanten en luchtvaartdeskundigen hebben deelgenomen.

Inleiding

I. Algemeen

1. Verordening (EG) nr. 216/2008¹ van het Europees Parlement en de Raad (hierna 'basisverordening' genoemd) zoals gewijzigd bij Verordening (EG) nr. 1108/2009², biedt een passend en uitvoerig kader voor de definiëring en toepassing van gemeenschappelijke technische vereisten en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart.
2. Dit advies heeft als doel de Europese Commissie bij te staan met het vaststellen van uitvoeringsvoorschriften voor vluchtuitvoeringen.
3. Dit advies is goedgekeurd volgens de door de raad van beheer van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (hierna 'het Agentschap') vastgestelde procedure³, in overeenstemming met artikel 19 van de basisverordening.

II. Toepassingsgebied van dit advies

4. Dit advies bevat uitvoeringsvoorschriften voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen en wijzigt de volgende regelgevingsdocumenten:
 - de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen;
 - bijlage I – Definities voor bijlage II tot en met VIII;
 - bijlage II – Deel ARO, vereisten voor autoriteiten inzake vluchtuitvoeringen;
 - bijlage III – Deel ORO, organisatievereisten voor vluchtuitvoeringen, in het bijzonder voor commerciële exploitanten en niet-commerciële exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen; en
 - bijlage IV – Deel CAT, technische vereisten voor commercieel luchtvervoer.
5. Voorts bevat dit advies uitvoeringsvoorschriften voor commerciële luchtvervoersactiviteiten die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein/exploitatieggebied (commercieel luchtvervoer van A naar A) en wijzigt het de volgende regelgevingsdocumenten:
 - verordening inzake vluchtuitvoeringen:

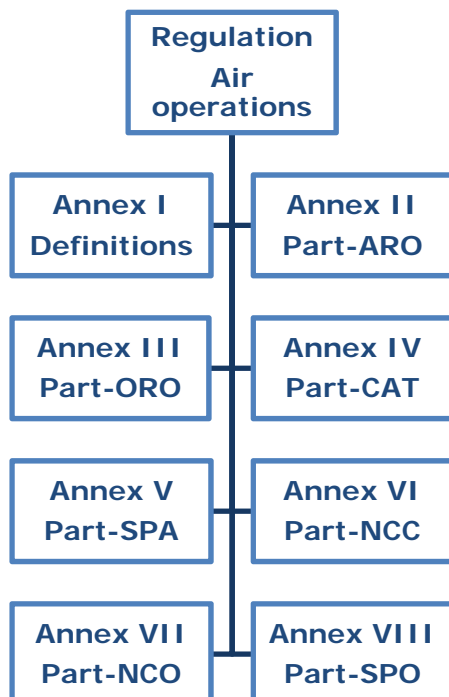
¹ Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG. *PB L 79 van 19.3.2008, p. 1-49.*

² Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeerbeheer en luchtvaartnavigatiediensten en tot intrekking van Richtlijn 2006/33/EG. *PB L 309 van 24.11.2009, blz. 51-70.*

³ Besluit van de raad van beheer betreffende de door het Agentschap toe te passen procedure voor het uitbrengen van adviezen en het vaststellen van certificeringsspecificaties en richtsnoeren (regelgevingsprocedure), EASA-besluit MB 08-2007 van 13.06.2007.

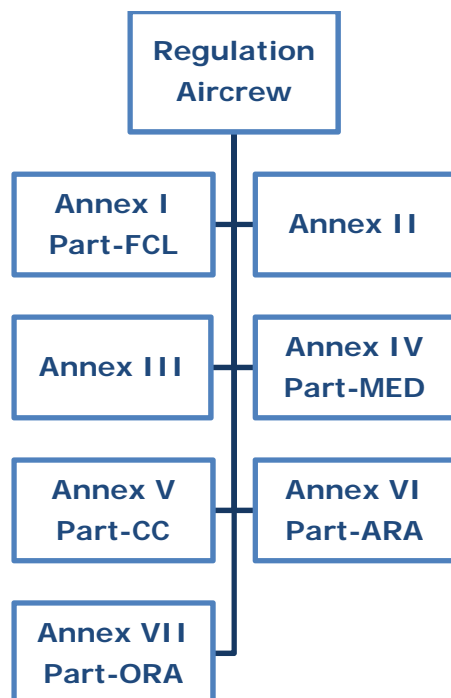
- de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen;
 - bijlage II – Deel ARO, vereisten voor autoriteiten inzake vluchtuitvoeringen;
 - bijlage III – Deel ORO, organisatievereisten voor vluchtuitvoeringen; en
 - bijlage IV – Deel CAT, technische vereisten voor commercieel luchtvervoer;
 - verordening inzake boordpersoneel:
 - de mantelverordening inzake boordpersoneel; en
 - bijlage VII – Deel ORA, organisatievereisten voor boordpersoneel.
6. De documenten van dit advies berusten op de herziene regelgevingsstructuur zoals die in april 2011 is voorgesteld door de Europese Commissie en het Agentschap. Onderstaande figuur geeft een overzicht van de bijlagen bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen en de verordening inzake boordpersoneel⁴.

Figuur 1 Bijlagen bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen⁵



⁴ Verordening (EU) nr. 1178/2011 van de Commissie van 3 november 2011 tot vaststelling van technische eisen en administratieve procedures met betrekking tot de bemanning van burgerluchtvaartuigen, overeenkomstig Verordening (EG) 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad, als gewijzigd bij Verordening (EU) nr. 290/2012.

⁵ NCC: niet-commerciële vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen; NCO: niet-commerciële vluchtuitvoeringen met anders dan complexe motoraangedreven luchtvaartuigen; SPO: gespecialiseerde vluchtuitvoeringen.

Figuur 2: Bijlagen bij de verordening inzake boordpersoneel⁶

III. Raadpleging

7. Dit advies is gebaseerd op:

- NPA 2008-22 houdende ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren voor autoriteiten en organisaties;
- NPA 2009-2 houdende ontwerpvoorstellen voor uitvoeringsvoorschriften en daarmee samenhangende aanvaardbare wijzen van naleving en richtsnoeren voor vluchtuitvoeringen.

8. NPA 2008-22 werd op 31 oktober 2008 gepubliceerd op de EASA-website (<http://www.easa.europa.eu>). De raadplegingsperiode eindigde op 28 mei 2009. NPA 2009-02 werd op 30 januari 2009 gepubliceerd op de EASA-website (<http://www.easa.europa.eu>), met als einddatum van de raadplegingsperiode 31 juli 2009.

9. De gewijzigde regelgevingsteksten werden uitgebreid besproken met de voor NPA 2008-22 en NPA 2009-02 ingestelde werkgroepen voor regelgevingsbeoordeling.

10. Op basis van uitgebreid overleg met autoriteiten, verenigingen en exploitanten publiceerde het Agentschap op 4 oktober 2010 de CRD's voor Deel AR en Deel OR, op 25 november 2010 het CRD OPS I en op 29 oktober 2011 het CRD OPS III. De periode voor het indienen van reacties eindigde op respectievelijk 6 december 2010, 15 februari 2011 en 30 januari 2012.

⁶ FCL: verlening van bewijzen van bevoegdheid aan cockpitpersoneel; MED: medische certificering; CC: cabinepersoneel; ARA: vereisten voor autoriteiten inzake boordpersoneel.

11. Het Agentschap heeft het ontwerpvoorstel voor commercieel luchtvervoer van A naar A tijdens twee themabijeenkomsten in oktober 2011 en juli 2012 met leden van de adviesgroep van nationale autoriteiten (Advisory Group of National Authorities, AGNA) besproken.

IV. Nummering van de voorschriften

12. Overeenkomstig de richtsnoeren van het Agentschap voor het opstellen van regelgeving zijn de uitvoeringsvoorschriften als volgt genummerd:

<Deel>.<Subdeel>.<Sectie>.<N>

Verklaring:

<Deel>: verplicht – maximaal vier letters of cijfers

voorbeelden: ARO, ORO, CAT

<Subdeel>: verplicht – maximaal vier letters of cijfers

voorbeelden: GEN, OP, POL, IDE

<Sectie>: verplicht – maximaal vijf letters of cijfers

voorbeelden: MPA, NMPA, A, H, S, B

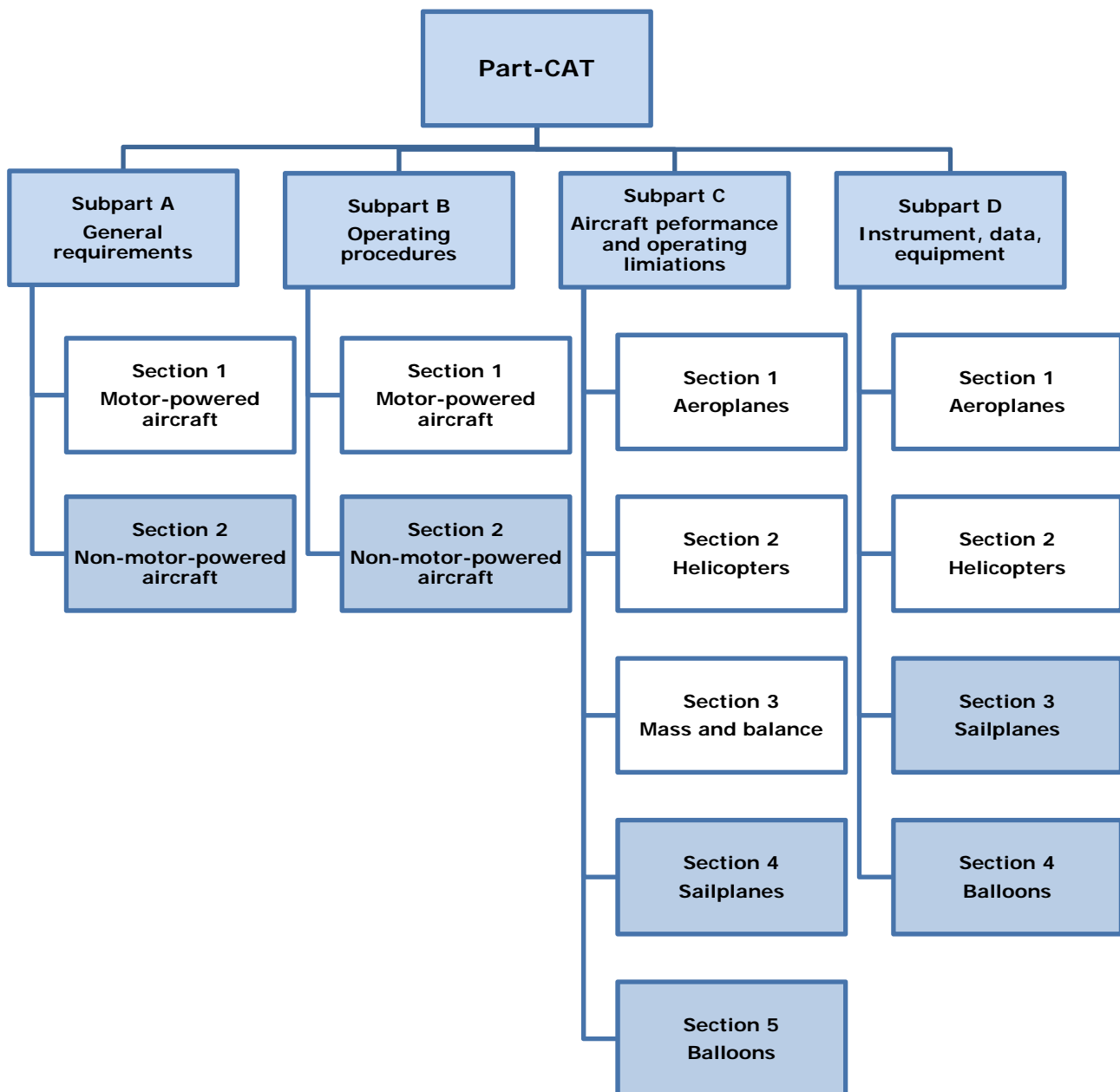
<N>: verplicht – voorschriftnummer - drie cijfers, beginnend bij 100, volgende nummers gewoonlijk genummerd in stappen van 5.

CAT (S, B)**I Wijzigingen van de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen**

13. De wijzigingen van de mantelverordening betreffen twee kleine aanpassingen bedoeld om commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen en zweefvliegtuigen in de verordening op te nemen.
14. De wijziging van artikel 1 behelst vaststelling van de toepasselijkheid van de OPS-regels voor commercieel luchtvervoer met zweefvliegtuigen en luchtballonnen. Verder wordt verduidelijkt dat de verordening niet van toepassing is op kabelballonnen en -luchtschepen en op kabelvluchten met luchtballonnen. Voor enkele van de talrijke soorten ballonvluchten geldt verankering als voorwaarde. De drie belangrijkste toepassingen van verankering zijn:
 - 'kabelballon': een luchtballon die specifiek is ontworpen om tijdens de vlucht door middel van een kabelsysteem permanent met het aardoppervlak verbonden te blijven;
 - 'kabelvlucht': vluchtuitvoering waarbij een vrije luchtballon tijdens de vlucht tijdelijk verankerd wordt met als doel de vlucht in zijn geheel op één locatie uit te voeren;
 - 'startverankering': de tijdelijke verankering van een vrije luchtballon met als doel een vrije vlucht in te zetten.
15. Alleen vluchtuitvoeringen met 'startverankering' vallen onder deze verordening. 'Kabelballonnen' en 'kabelvluchten' worden niet door deze verordening geregeld; zij worden in een later stadium behandeld.
16. Wat overgangsmaatregelen betreft wordt een opt-outperiode van drie jaar voorgesteld. Bij dit voorstel wordt er rekening mee gehouden dat voor dit soort activiteiten nog geen geharmoniseerde EU-regels bestaan.

II. Wijzigingen van Deel CAT**Reikwijdte**

17. Deel CAT bevat technische voorschriften voor alle commerciële luchtvervoersactiviteiten. Het is zodanig opgezet dat op ieder moment voorschriften voor bepaalde luchtvaartuigcategorieën kunnen worden toegevoegd zonder dat dit gevolgen heeft voor de volgorde van reeds bestaande voorschriften. De meeste voorschriften voor CAT (S,B) zijn dan ook in nieuwe secties te vinden.
18. In onderstaande figuur zijn de subdelen en secties die op CAT (S,B)-vluchtuitvoeringen van toepassing zijn blauw gemarkeerd.



19. De voorschriften van Deel CAT (S,B) moeten worden gelezen in samenhang met:
- de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen;
 - bijlage I – Definities voor in bijlage II tot en met VIII gebruikte termen;
 - bijlage II - Deel ARO, met vereisten voor autoriteiten van toepassing op exploitanten betrokken bij commerciële luchtvervoersactiviteiten; en
 - bijlage III – Deel ORO, met organisatievereisten, in het bijzonder de subdelen ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC en ORO.FC;
 - bijlage V – Deel SPA, met eisen voor vluchtuitvoeringen waarvoor een specifieke goedkeuring nodig is; dit deel is in principe ook op CAT (S,B)-exploitanten van

toepassing, maar de bedoelde vluchtuitvoeringen lijken geen van alle relevant te zijn voor deze categorie exploitanten.

Overzicht van de reacties

20. Het Agentschap heeft in totaal 92 reacties van zeven belanghebbenden ontvangen.
21. Sommige reacties betroffen CAT (S,B) als geheel, met als strekking dat deze vluchtuitvoeringen niet als commerciële activiteit beschouwd moeten worden. Dergelijke reacties zijn voor kennisgeving aangenomen, daar de vraag of een activiteit als commercieel of niet-commercieel aangemerkt moet worden buiten het bestek van dit advies valt. De term 'commerciële vluchtuitvoering' is gedefinieerd in artikel 3 van de basisverordening en kan niet via een - daaraan ondergeschikt - uitvoeringsvoorschrift worden gewijzigd.
22. Bij Subdeel GEN betroffen de meeste reacties CAT.GEN.NMPA.140 'Documenten, handleidingen en informatie aan boord'. In het merendeel van de gevallen werd om verdere versoepeling en om aanpassing aan Deel NCO verzocht. De meeste verzoeken zijn gehonoreerd.
23. De opmerkingen voor Subdeel OP hadden veelal betrekking op vluchtuitvoeringen met luchtballonnen. In veel gevallen werd om verdere verduidelijking verzocht, die hieronder wordt gegeven.
24. Ook het merendeel van de reacties omtrent Subdeel POL betrof de vereisten voor luchtballonnen, evenals de aanvaardbare wijzen van naleving voor het massabepalingssysteem. De meeste opmerkingen zijn overgenomen.
25. Voor Subdeel IDE werden ongeveer dertig reacties ontvangen, de meeste over luchtballonnen. Een aantal reacties betrof het bevestigingssysteem voor de gezagvoerder van luchtballonnen, met zowel voor- als tegenstanders van de voorgestelde tekst. In sommige gevallen werd om consistentie met andere delen verzocht, en ook werd gewezen op de noodzaak de bepaling inzake de diverse uitrusting voor luchtballonnen te herzien. Verder werd voor radiocommunicatieapparatuur voor zweefvliegtuigen op verduidelijking aangedrongen.

Toelichting

26. Bij het opstellen van de nieuwe secties heeft het Agentschap nauwgezet de consistentie van de voorgestelde voorschriften met onderstaande documenten gecontroleerd en waar nodig aanpassingen doorgevoerd:
 - voor specifiek op commercieel luchtvervoer gerichte uitvoeringsvoorschriften, de versie van Deel CAT (A, H) als aangenomen door het EASA-comité en ter toetsing aan het Europees Parlement voorgelegd; en
 - voor uitvoeringsvoorschriften van toepassing op vluchtuitvoeringen met zweefvliegtuigen en luchtballonnen, de meest recente versie van Deel NCO als besproken in het EASA-comité.
27. In de volgende hoofdstukken worden wijzigingen ten opzichte van de CRD-versie beschreven voor zover deze inhoudelijke gevolgen hebben en wordt een beperkt aantal voorschriften nader toegelicht.

CAT.GEN.105 Zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen

28. Dit vereiste heeft tot doel te verduidelijken dat gemotoriseerde zweefvliegtuigen, uitgezonderd zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen, moeten worden gebruikt in overeenstemming met de voorschriften die van toepassing zijn op niet-gemotoriseerde luchtvaartuigen en zweefvliegtuigen. Verder specificeert dit voorschrift voor zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen, die als een subcategorie van gemotoriseerde zweefvliegtuigen worden beschouwd, welke voorschriften van toepassing zijn, afhankelijk van de vraag of ze als vleugelvliegtuig of als zweefvliegtuig worden gebruikt.
29. Dit voorschrift heeft een hogere plaats gekregen in de regelgevingshiërarchie en staat nu voor de tekst van sectie 1 en 2 van Subdeel GEN.

CAT.GEN.NMPA.100 Verantwoordelijkheden van de commandant

30. Dit voorschrift vermeldt de belangrijkste verantwoordelijkheden van de commandant. Er zijn aanvullende vereisten opgenomen naar analogie met enkele van de voorschriften die van toepassing zijn op bemanningsleden voor CAT (A,H)-vluchtuitvoeringen. Het betreft het programma voor voorvalmelding van de exploitant, vlieg- en diensttijdbeperkingen (FTL) en rustverplichtingen en situaties waarin de commandant aan boord van een luchtvaartuig geen taken mag verrichten.
31. Hoewel 'gezagvoerder' de gangbare term is binnen de gemeenschap van zweefvlieg- en luchtballonexploitanten, stelt het Agentschap voor de term 'commandant' te gebruiken met het oog op consistentie met andere voorschriften in Deel CAT en Deel ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Verantwoordelijkheden van bemanningsleden van luchtballonnen

32. Deel ORO is ook van toepassing op commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen. Dit betekent dat het vereiste in Subdeel CC inzake aanwijzing van ten minste één cabinepersoneelslid voor het bedienen van luchtvaartuigen die zijn gecertificeerd voor een capaciteit van meer dan 19 passagiers ook zou gelden voor luchtballonnen waarin meer dan 19 passagiers worden vervoerd.
33. De voorschriften in ORO.CC zijn echter hoofdzakelijk opgesteld voor vluchtuitvoeringen met vleugelvliegtuigen en helikopters; ze werden voor vluchtuitvoeringen met luchtballonnen niet geschikt geacht. Daarom wordt voorgesteld vluchtuitvoeringen met luchtballonnen vrij te stellen van de vereisten voor cabinepersoneel.
34. Wel wordt geoordeeld dat de commandant hulp van een extra bemanningslid nodig heeft wanneer er meer dan 19 passagiers worden vervoerd. In het licht hiervan is een nieuw voorschrift CAT.GEN.NMPA.105 'Extra luchtballonbemanningslid' toegevoegd. Dit voorschrift bepaalt dat als een luchtballon meer dan 19 passagiers vervoert, één extra bemanningslid aan boord moet zijn, en vermeldt ook de basisverantwoordelijkheden van dit extra bemanningslid.

CAT.GEN.NMPA.140 Documenten, handleidingen en informatie aan boord

35. Dit voorschrift is gewijzigd naar aanleiding van reacties van belanghebbenden en om tegenstrijdigheden met de meest recente beschikbare ontwerpversie van Deel NCO te vermijden. Het staat nu toe dat de in subparagraaf (a) van het voorschrift vermelde documenten, handleidingen en informatie in het ophaalvoertuig mogen worden meegenomen of op het luchtvaartterrein of exploitatiegebied mogen worden bewaard voor zowel vluchtuitvoeringen met zweefvliegtuigen als die met luchtballonnen, mits de vlucht bedoeld is als lokale vluchtuitvoering of vluchtuitvoering van A naar A.

CAT.GEN.NMPA.150 Vervoer van gevaarlijke goederen

36. Belanghebbenden verzochten om schrapping van dit voorschrift omdat het bij CAT (S, B) doorgaans niet de bedoeling is gevaarlijke goederen te vervoeren. Voor de duidelijkheid wordt erop gewezen dat dit vereiste betrekking heeft op omstandigheden waarin gevaarlijke goederen zouden kunnen worden vervoerd zonder dat een goedkeuring overeenkomstig SPA.DG is afgegeven. Het gaat hier bijvoorbeeld om voorwerpen die in bagage zijn meegenomen door passagiers en die normaal gesproken als gevaarlijke goederen worden beschouwd. Deze paragraaf bepaalt ook dat de commandant bedacht moet zijn op onbedoeld aan boord meegenomen gevaarlijke goederen.
37. Daarom handhaaft het Agentschap dit voorschrift, zij het met een wijziging: het vervoer van gevaarlijke goederen is niet toegestaan, behalve wanneer deze goederen niet vallen onder de Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (Technische instructies (TI), ICAO-document 9284-AN/905) overeenkomstig Deel 1 van die instructies, of wanneer ze aan boord of in bagage door bemanning of passagiers worden meegevoerd, in overeenstemming met de bepalingen van Deel 8 van de TI.
38. De term 'Technische instructies' is gedefinieerd in bijlage I (als gepubliceerd in advies nr. 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Procedures ter beperking van geluidshinder – luchtballonnen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen

39. Op basis van relevant geachte opmerkingen van belanghebbenden zijn de procedures ter beperking van geluidshinder gewijzigd en wordt nu gespecificeerd dat het voorschrift geldt voor vluchtuitvoeringen met luchtballonnen en gemotoriseerde zweefvliegtuigen. Verder is de tekst afgezwakt en niet meer tot de exploitant maar tot de commandant gericht.

CAT.OP.NMPA.110 Brandstof- of ballastvoorraad en -planning – luchtballonnen

40. Dit vereiste is gewijzigd en bepaalt nu dat de berekening in een vliegplan moet worden vastgelegd. Verder is het woord 'gas' zoals in andere voorschriften geschrapt, omdat de term 'brandstof' geacht wordt ook gas te omvatten.

CAT.OP.NMPA.115 Vervoer van speciale categorieën passagiers (SCP's)

41. Op basis van relevant geachte opmerkingen van belanghebbenden is dit voorschrift ingekort; het betreft nu alleen nog het veiligheidsdoel dat SCP's worden vervoerd in overeenstemming met de procedures die de exploitant heeft vastgesteld om de veiligheid van het luchtvaartuig en de inzittenden daarvan te waarborgen.
42. De tekst van de bijbehorende aanvaardbare wijze van naleving houdt rekening met Verordening (EG) nr. 1107/2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen⁷. Er is speciale aandacht besteed aan artikel 2, onder a), waarin een definitie wordt gegeven van 'gehandicapten of personen met beperkte mobiliteit' die iets ruimer is dan de definitie in EU-OPS (ACJ OPS 1.260 in sectie 2 van JAR-OPS 1), en aan de specifieke behoeften voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen.

Oorspronkelijk CAT.OP.NMPA.120 Opbergen van bagage

43. Dit voorschrift is geschrapt omdat het als niet relevant voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen is aangemerkt.

CAT.OP.NMPA.135 Beveiliging van het passagiers- en pilotencompartiment - luchtballonnen

44. Dit voorschrift is herschreven met het oog op toepassing op vluchtuitvoeringen met luchtballonnen.

CAT.OP.NMPA.165 Brandstof- of ballastbeheer tijdens de vlucht

45. De tekst is gewijzigd in verband met de specifieke operationele behoeften voor luchtballonnen. Het voorschrift richt zich nu tot de commandant en doet daarmee meer recht aan de aard van commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen.

CAT.OP.NMPA.170 Gebruik van aanvullende zuurstof

46. De tekst betreft het operationele vereiste voor het moment waarop aanvullende zuurstof moet worden gebruikt. Het voorschrift moet worden gelezen in samenhang met de corresponderende vereisten inzake zuurstof in CAT.IDE.S.125 en CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Vluchtuitvoeringsbeperkingen - zweefvliegtuigen

47. Er is een nieuw voorschrift toegevoegd om te verduidelijken dat zweefvliegtuigen alleen overdag gebruikt mogen worden.

⁷ PB L 204 van 26.7.2006, blz. 1-9.

TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet/-intranet..

CAT.POL.S.110 Prestaties

48. De oorspronkelijke subparagraaf (b) betreffende vluchtuitvoeringen boven dichtbevolkte gebieden van steden of dorpen is geschrapt, omdat dit punt al in Deel SERA 3.1.2.1 geregeld wordt.

CAT.POL.B.115 Prestaties

49. De oorspronkelijke subparagraaf b) betreffende vluchtuitvoeringen boven dichtbevolkte gebieden van steden of dorpen is geschrapt, omdat dit punt al in Deel SERA 3.1.2.1 geregeld wordt.

CAT.IDE.S.140 Radiocommunicatieapparatuur

50. Verduidelijkt is dat radiocommunicatieapparatuur alleen verplicht is indien zij noodzakelijk is voor het luchtruim waarin wordt gevlogen.

CAT.IDE.B.115 VFR-vluchten — vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur

51. Het gewijzigd voorschrift komt overeen met de tekst van Deel NCO; het verduidelijkt onder welke omstandigheden een drukhoogtemeter vereist is.

CAT.IDE.B.120 Bevestigingssystemen

52. Het gewijzigd voorschrift specificeert dat bevestigingssystemen voor de commandant alleen vereist zijn voor luchtballonnen met in compartimenten verdeelde manden.

CAT.IDE.B.135 Handbrandblusapparaten

53. Het gewijzigd voorschrift bevat een verwijzing naar CS 31HB, waarin de vereisten voor handbrandblusapparaten zijn vastgelegd.

CAT.IDE.B.150 Diverse uitrusting

54. Het voorschrift is herschreven op basis van ontvangen opmerkingen en Deel NCO/SPO. Er worden nu specifieke items afhankelijk van de categorie luchtballon voorgeschreven.

CAT.IDE.B.155 Radiocommunicatieapparatuur

55. Verduidelijkt is dat radiocommunicatieapparatuur alleen verplicht is indien zij noodzakelijk is voor het luchtruim waarin wordt gevlogen.

III. Wijzigingen van Deel ORO

ORO.AOC

56. Voor exploitanten die bij commercieel luchtvervoer van A naar A en commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen betrokken zijn houdt Verordening (EG) nr. 2042/2003 geen verplichting tot het aanstellen van een ambtsdrager voor permanente luchtwaardigheid in. Dit kwam onvoldoende tot uiting in ORO.AOC.135; om die reden is subparagraaf (a)(4) gewijzigd. Daarnaast worden de in ORO.GEN.215 vastgelegde vereisten inzake faciliteiten als afdoende beschouwd. Exploitanten als hier bedoeld zijn dus vrijgesteld van de vereisten inzake faciliteiten van ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Het Agentschap acht een volledig vluchthandboek met de structuur zoals voorgeschreven in ORO.MLR.101 voor CAT (S, B)-exploitanten niet relevant. Om meer flexibiliteit te bieden zonder de algemene uitgangspunten voor een vluchthandboek los te laten zijn commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen daarom vrijgesteld van ORO.MLR.101 en is een vereenvoudigde vluchthandboekstructuur vastgelegd in AMC2.ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. Advies nr. 04/2011 bevatte reeds de elementen voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen. Wat commercieel luchtvervoer van A naar A betreft moeten exploitanten betrokken bij commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen en zweefvliegtuigen voldoen aan de algemene vereisten van sectie I, die van toepassing zijn op alle commerciële en niet-commerciële exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen. Daarnaast zijn zij verplicht te voldoen aan het vereiste voor commerciële vluchtuitvoeringen anders dan commercieel luchtvervoer van sectie 3 inzake een jaarlijkse interne vaardigheidstest. De versoepelingen zijn nogmaals onder de loep genomen en aangepast aan de veranderingen die voor commercieel luchtvervoer van A naar A zijn doorgevoerd. Deze veranderingen betreffen hoofdzakelijk AMC-materiaal voor de bekwaamheid inzake route/gebied en luchtvaartterrein.
59. De toepasselijke voorschriften voor vluchtuitvoeringen met luchtballonnen en zweefvliegtuigen bevatten eisen inzake de samenstelling van het cockpitpersoneel, het aanwijzen van de commandant, training inzake boordpersoneelsbeheer, verschillen- en vertrouwdsmakingstraining en periodieke opleiding en toetsing, met inbegrip van interne vaardigheidstests.

ORO.CC

60. Deel ORO is ook van toepassing op commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen. Dit betekent dat het vereiste in Subdeel CC inzake aanwijzing van ten minste één cabinepersoneelslid voor het bedienen van luchtvaartuigen die zijn

gecertificeerd voor een capaciteit van meer dan 19 passagiers ook zou gelden voor luchtballonnen waarin meer dan 19 passagiers worden vervoerd.

61. Dit werd voor dit type vluchtuitvoering als irrelevant beschouwd. Daarom wordt voorgesteld luchtballonnen vrij te stellen van het vereiste inzake cabinepersoneel.

IV. Overige opmerkingen

62. Voor dit advies is een definitie van 'ledige massa luchtballon' toegevoegd aan bijlage I - Definities als gepresenteerd in advies nr. 04/2011. De definities voor luchtballon, zweefvliegtuig, gemotoriseerd zweefvliegtuig en zelfstartend gemotoriseerd zweefvliegtuig zijn in advies nr. 04/2011 opgenomen. Deze termen zijn vervolgens tijdens de comitologieprocedure terzijde geschoven en komen niet voor in de eerste Verordening (EU) nr. xxx/xxx inzake vluchtuitvoeringen (die alleen vereisten voor vleugelvliegtuigen en helikopters bevat), maar ze zullen wel als nieuwe definities worden opgenomen in de wijzigingsverordening inzake vluchtuitvoeringen, waarin bepalingen omtrent luchtballonnen, zweefvliegtuigen, gemotoriseerde zweefvliegtuigen en zelfstartende gemotoriseerde zweefvliegtuigen worden vastgelegd. Verder is de definitie van verkeerslading licht gewijzigd met het oog op vluchtuitvoeringen met luchtballonnen.
63. Voor commerciële luchtvervoersactiviteiten met luchtballonnen en zweefvliegtuigen zijn geen veranderingen in Deel ARO voorgesteld.

CAT (A-to-A)**I. Beleid****Doelstellingen voor commercieel luchtvervoer van A naar A**

64. Uit de commentaren op de NPA, de reacties op het CRD en de opmerkingen tijdens de AGNA-themabijeenkomsten over vluchten van A naar A en de besprekingen in het EASA-comité concludeert het Agentschap dat voor de voorgestelde voorschriften inzake commercieel luchtvervoer van A naar A de volgende doelstellingen zouden moeten gelden:
- ondersteuning bieden voor commerciële luchtvervoersactiviteiten van niet-complexe organisaties waarvan de dienstverlening bestaat uit VFR-sightseeingvluchten overdag of 's nachts binnen een lokaal gebied met kleine niet-complexe luchtvaartuigen;
 - stimulansen bieden aan vliegclubs die tevens erkende opleidingsorganisaties (Approved Training Organisation, ATO) zijn bij het uitbreiden van hun ledenbestand, in aanmerking nemende dat deze organisaties commercieel luchtvervoer van A naar A doorgaans op een beperkt aantal dagen overdag onder zichtvluchtvoorschriften met niet-complexe luchtvaartuigen uitvoeren;
 - waarborgen dat het evenredigheidsbeginsel wordt gerespecteerd;
 - voorzien in een blijvend hoog veiligheidsniveau voor commerciële luchtvervoersactiviteiten waarbij vervoer van passagiers plaatsvindt; en
 - bijzondere aandacht schenken aan de inherente risico's van situaties waarin onervaren piloten bij tijd en wijle commerciële luchtvervoersactiviteiten verrichten.

Reikwijdte van commercieel luchtvervoer van A naar A als gedefinieerd in de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen

65. Artikel 6, lid 1, van de ontwerpverordening inzake vluchtuitvoeringen als goedgekeurd door het EASA-comité en ter toetsing voorgelegd aan het Europees Parlement en de Raad stelt commercieel luchtvervoer van A naar A vrij van toepassing van bijlage III en IV. De gedachte achter de vrijstelling was met een uitgebreidere discussie over dergelijke activiteiten te wachten tot het moment waarop het advies van EASA over het pakket voor commercieel luchtvervoer van A naar A beschikbaar zou komen.
66. In artikel 6 worden commerciële luchtvervoersactiviteiten van A naar A gedefinieerd als vluchtuitvoeringen met vliegtuigen van prestatieklasse B en niet-complexe helikopters die beginnen en eindigen op hetzelfde luchtvaartterrein/exploitatiegebied.
67. De term 'vliegtuig van prestatieklasse B' is gedefinieerd in bijlage I – Definities en is ongewijzigd overgenomen uit EU-OPS 1.470. Om als vliegtuig van prestatieklasse B te worden aangemerkt moet een vliegtuig:
- worden aangedreven door propellermotoren; en
 - een maximale startmassa (MTOM) hebben van 5 700 kg of minder; en

- een maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie (MPSC) hebben van negen of minder.
68. De term 'niet-complexe helikopter' is gedefinieerd als het antoniem van complexe motoraangedreven helikopter in artikel 3 van de basisverordening. Om als niet-complexe helikopter te worden aangemerkt moet een helikopter:
- een MTOM hebben van 3 175 of minder; en
 - een MPSC hebben van negen of minder; en
 - gecertificeerd zijn voor vluchtuitvoeringen met één piloot.

Vergelijking tussen de doelstellingen en het in de mantelverordening gedefinieerde toepassingsgebied

69. Het toepassingsgebied als gedefinieerd in de mantelverordening is zeer breed en zou ruimte bieden voor reguliere complexe commerciële luchtvervoersactiviteiten die buiten het kader van bovengenoemde doelstellingen vallen. In het bijzonder wordt gewezen op het volgende:
- Het toepassingsgebied zou ook ruimte bieden voor vluchtuitvoeringen met complexe motoraangedreven luchtvaartuigen; een vliegtuig van prestatieklasse B wordt aangemerkt als een complex motoraangedreven vliegtuig als het wordt aangedreven door turbo-propellermotoren of is gecertificeerd voor vluchtuitvoeringen met een minimumbemanning van twee piloten.
 - De definitie in de mantelverordening bevat geen vliegtijdbeperkingen of geografische limieten; dergelijk commercieel luchtvervoer van A naar A zou dus ook buiten een lokaal gebied aangeboden kunnen worden (lokaal gebied is in de uitvoeringsvoorschriften niet afzonderlijk gedefinieerd), met name met complexe luchtvaartuigen.
 - Verder ontbreken beperkingen inzake vliegvoorschriften, hetgeen betekent dat dergelijk commercieel luchtvervoer van A naar A onder zichtvliegvoorschriften overdag, onder zichtvliegvoorschriften 's nachts en zelfs onder instrumentvliegvoorschriften uitgevoerd zou kunnen worden, met vooral voor laatstgenoemde categorie een aanmerkelijk complexere vluchtuitvoering.
 - Tot slot is het maximumaantal passagiers (negen) behoorlijk hoog; dat plafond is ook voor complexe vleugelvliegtuigen haalbaar.

Samenvatting van voorgestelde maatregelen

70. Op basis van bovenstaande beoordeling worden de volgende maatregelen voorgesteld.
71. Benadrukt moet worden dat de bevoegde autoriteiten het evenredigheidsbeginsel kunnen en moeten toepassen voor de interne voorschriften en procedures die zij gebruiken bij de certificering van niet-complexe organisaties. Met het oog op een hoog veiligheidsniveau voor commercieel luchtvervoer en gelet op de inherente risico's van occasionele commerciële luchtvervoersactiviteiten verricht door exploitanten wier hoofdactiviteit niet onder commercieel luchtvervoer valt wordt voorgesteld de eis van een certificaat voor commercieel luchtvervoer van A naar A te handhaven.

72. Voor luchtvaartexploitanten die uitsluitend bij commercieel luchtvervoer van A naar A met vleugelvliegtuigen en helikopters betrokken zijn worden extra versoepelingen in de vorm van wijzigingen van Deel CAT, Deel ORO en Deel ARO voorgesteld. De meeste van deze versoepelingen houden echter wel extra beperkingen ten aanzien van de toepasselijke vliegvoorschriften (VFR overdag) en de grootte van het luchtvaartuig (bijv. ELA2) in.
73. ELA2-vliegtuigen en -helikopters zijn in bijlage I – Definities als volgt gedefinieerd:
- Een ELA2-vliegtuig is een vleugelvliegtuig met een maximale startmassa (Maximum Take-off Mass, MTOM) van 2 000 kg of minder dat niet is geclassificeerd als een complex motoraangedreven luchtvaartuig; en
 - Een ELA2-helikopter is een heel licht hefschroefvliegtuig met een MTOM van ten hoogste 600 kg en een eenvoudig ontwerp, dat is bedoeld voor het vervoer van niet meer dan twee inzittenden en wordt aangedreven door schroefturbine- en/of straalmotoren.
74. Verder moet worden opgemerkt dat de reeds goedgekeurde voorschriften voor Deel CAT en Deel ORO een aantal versoepelingen voor lokale vluchtuitvoeringen en vluchtuitvoeringen met niet-complexe luchtvaartuigen bevatten. Deze komen voort uit de versoepelingen in EU-OPS en JAR-OP5 3:
- Bijlage 1 bij 1.005(a), voor VFR-vluchten overdag met vliegtuigen van prestatieklasse B;
 - Bijlage 1 bij 3.005(f), voor VFR-vluchten overdag met kleine helikopters; en
 - Bijlage 1 bij 3.005(g), voor lokale helikoptervluchten.
75. Bijlage 1 bij deze toelichting bevat een tabel met kruisverwijzingen tussen de bijlagen en de nieuwe OPS-voorschriften van EASA, met een beschrijving van de verschillen.
76. Bijlage 2 bij deze toelichting bevat een overzicht van versoepelingen, verboden en voorschriften die niet van toepassing zijn op of niet relevant zijn voor standaardvluchten van A naar A.
77. Tot slot moet het voor vliegclubs die in het bezit zijn van een ATO-certificaat mogelijk zijn onder bepaalde voorwaarden promotievluchten aan te bieden. Met het oog hierop worden wijzigingen van de verordening inzake boordpersoneel en met name van Deel ORA voorgesteld.

II. Wijzigingen van de mantelverordeningen

78. De voorgestelde voorschriften voor vluchten van A naar A maken wijziging van de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen en de mantelverordening inzake boordpersoneel noodzakelijk.
79. Het werd niet nodig geacht een definitie van commercieel luchtvervoer van A naar A op te nemen. De voorschriften geven binnen de versoepeling zelf aan op welke luchtvaartuigcategorie, vliegvoorschriften en vluchtuitvoeringsomgeving zij van toepassing zijn. Zo ontstaat een meer evenredige regelgeving die in verhouding staat tot het onderwerp in kwestie.
80. Artikel 1, punt 4), van de verordening tot wijziging van de mantelverordening inzake vluchtuitvoeringen behelst schrapting van de vrijstelling voor vluchten van A naar A in

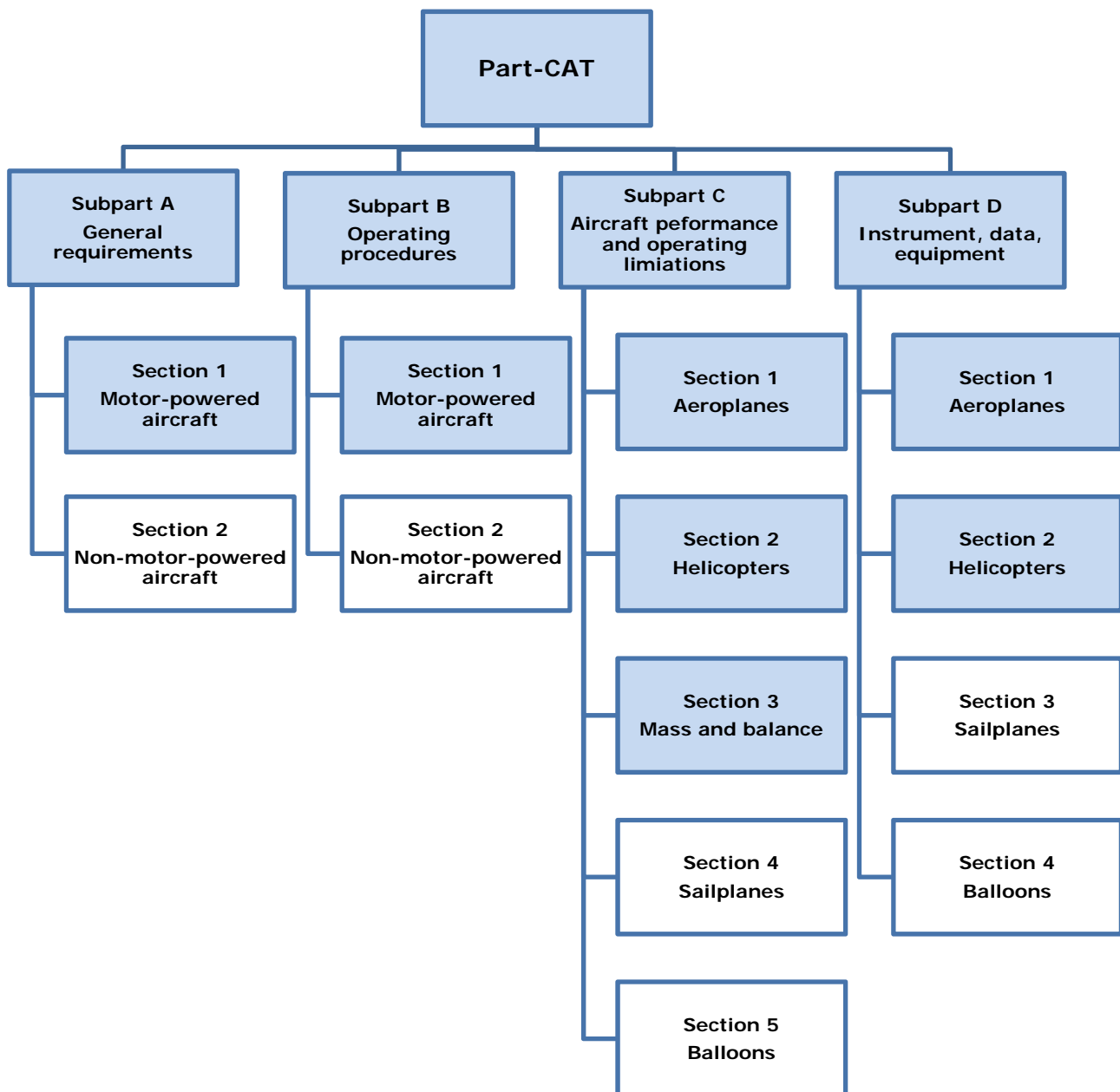
artikel 6. Artikel 1, punt 5), van de wijzigingsverordening specificceert dat de uitzonderingsbepalingen voor EU-OPS AOC en het in artikel 7 beschreven omzettingsproces aangaande AOC's voor helikopters evenzeer van toepassing zijn op commercieel luchtvervoer van A naar A. De wijziging van artikel 10 stelt voor commercieel luchtvervoer van A naar A een overgangsmaatregel voor in de vorm van een opt-out van twee jaar. Ook worden in de wijzigingsverordening wijzigingen van de mantelverordening in verband met consistentie voorgesteld, bijvoorbeeld voor FTL.

81. Verder worden bij de wijzigingsverordening veranderingen in de bijlagen doorgevoerd. Deze worden hieronder uitvoeriger toegelicht.
82. Wat de mantelverordening inzake boordpersoneel betreft is een nieuwe paragraaf ORA.ATO.155 opgenomen om erkende opleidingsorganisaties in staat te stellen onder bepaalde voorwaarden promotievluchten aan te bieden. Een overgangsmaatregel wordt hier niet nodig geacht.

III. Wijzigingen van Deel CAT

Reikwijdte

83. In onderstaande figuur zijn de subdelen en secties die op commercieel luchtvervoer van A naar A van toepassing zijn blauw gemarkeerd.



Toelichting

84. De bijlagen bij de verordening inzake vluchtuitvoeringen en met name Deel CAT zijn opgesteld met van meet af aan inachtneming van het evenredigheidsbeginsel. Omwille van de evenredigheid wordt in de bestaande voorschriften van Deel CAT al onderscheid gemaakt tussen:
- lokale vluchtuitvoeringen en vluchten van A naar A versus vluchten van A naar B;
 - niet-complexe luchtvaartuigen versus complexe luchtvaartuigen;
 - eenmotorige versus meermotorige luchtvaartuigen;

- IFR- en VRF-vluchten 's nachts versus VFR-vluchten overdag;
 - vluchtuitvoeringen met één piloot versus vluchtuitvoeringen met meerdere piloten;
 - vluchtuitvoeringen waarvoor cabinepersoneel is vereist versus vluchtuitvoeringen zonder cabinepersoneelvereisten;
 - prestatieklassen (A, B en C) voor vleugelvliegtuigen; en
 - prestatieklassen (1, 2 en 3) en categorieën (A en B) voor helikopters.
85. Samengevat zijn de volgende voorschriften noch van toepassing op noch relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A:
- voorschriften die uitsluitend vluchten van A naar B betreffen;
 - voorschriften voor complexe luchtvaartuigen;
 - voorschriften voor IFR-vluchten;
 - voorschriften voor vluchtuitvoeringen met meerdere piloten en voorschriften omtrent cabinepersoneel; en
 - voorschriften voor de prestatieklassen A en C voor vleugelvliegtuigen.
86. Bijlage 2 bevat een uitgebreide lijst van toelichtingen bij 236 verwijzingen naar voorschriften die:
- voorzien in specifieke versoepelingen voor commercieel luchtvervoer van A naar A; of
 - voorzien in versoepelingen voor vluchtuitvoeringen met niet-complexe luchtvaartuigen of vliegtuigen van prestatieklasse B of binnen een lokaal gebied die ook van toepassing zijn op commercieel luchtvervoer van A naar A; of
 - per definitie niet van toepassing zijn op of niet relevant zijn voor commercieel luchtvervoer van A naar A.
87. Zoals aangegeven zijn de versoepelingen uit EU-OPS en JAR OPS 3 voor VFR-vluchten overdag met vliegtuigen van prestatieklasse B, VFR-vluchten overdag met kleine helikopters en lokale vluchtuitvoeringen met helikopters zoveel mogelijk in Deel CAT omgezet. Bijlage 1 bevat een tabel met kruisverwijzingen, inclusief een beschrijving van de omzetting.
88. Het Agentschap heeft de toepasselijke voorschriften voor commercieel luchtvervoer van A naar A nogmaals op evenredigheid gecontroleerd en vastgesteld dat voor de volgende voorschriften aanvullende versoepelingen voor dit soort vluchten gerechtvaardigd zijn.

CAT.OP.MPA.151 Brandstofbeleid – versoepelingen

89. Voorgesteld wordt een nieuwe subparagraaf (b) toe te voegen met een versoepeling voor commercieel luchtvervoer overdag van A naar A onder zichtvliegvoorschriften met Europese lichte luchtvaartuigen (European Light Aircraft, ELA) 2-vliegtuigen. Deze versoepeling zou de exploitant in staat stellen af te zien van toepassing van de vereisten in CAT.OP.MPA.150 inzake de vluchtplanning en de methode voor de aan de vlucht voorafgaande berekening van de brandstof en in plaats daarvan alleen een

minimale eindreservebrandstof in het vluchthandboek vast te leggen, die niet minder mag zijn dan de hoeveelheid die nodig is om gedurende 45 minuten te vliegen.

90. Een dergelijke versoepeling kwam ook voor in EU-OPS, bijlage 1 bij 1.005(a), punt 12(i).
91. Invoeging van deze nieuwe subparagraaf (b) betekent dat de bestaande subparagraaf (b) gewijzigd wordt in subparagraaf (c).

CAT.POL.A.310 Hoogtemarge boven hindernissen bij de start – meermotorige vliegtuigen

92. Voorgesteld wordt een nieuwe subparagraaf (e) toe te voegen met een versoepeling voor VFR-vluchten overdag met vliegtuigen van prestatieklasse B wat betreft bepaalde vereisten inzake de opbouw van het vliegpad die vanuit veiligheidsoogpunt relevant zijn voor vluchtuitvoeringen bij zichtweersomstandigheden (VMC).
93. Een dergelijke versoepeling kwam ook voor in EU-OPS, bijlage 1 bij 1.005(a), punt 24(i).

IV. Wijzigingen van Deel ORO

ORO.GEN

94. In algemene zin houdt het Agentschap bij het zoeken naar het juiste evenwicht tussen uitvoeringsvoorschriften en aanvaardbare wijzen van naleving rekening met de noodzaak flexibiliteit in de voorschriften te waarborgen gelet op de vooruitgang op het gebied van digitale communicatie, computerwetenschappen en andere disciplines, die de weg vrijmaakt voor een veelheid aan technische alternatieven, en de snelle toename van het aantal keuzemogelijkheden, resulterend in steeds complexere vluchtuitvoeringen in een steeds voller luchtruim. Deze toenemende complexiteit van bedrijfsmodellen en activiteiten, die gepaard gaat met veelvuldige interacties tussen de componenten van het systeem, vraagt niet alleen om de invoering van effectieve beheersystemen door autoriteiten en organisaties, maar ook om flexibiliteit voor organisaties om de veiligheidsdoelstellingen van de uitvoeringsvoorschriften te realiseren of te overtreffen via wijzen van naleving en risicobeperkingsstrategieën die zij afhankelijk van organisatievorm, bedrijfsmodel, infrastructuur en soort vluchtuitvoering geschikt achten.
95. Dit geldt ook voor de voorgestelde vereisten inzake het beheersysteem van Deel ORO, die een structuur kennen waarbij de veiligheidsdoelstelling is vastgelegd in de uitvoeringsvoorschriften terwijl de gedetailleerde middelen voor het realiseren van die doelstelling als aanvaardbare wijzen van naleving zijn gedefinieerd. Zo ontstaat flexibiliteit, aangezien een organisatie alternatieven kan voorstellen voor de middelen als vastgelegd in de aanvaardbare wijzen van naleving van het Agentschap om de doelstelling op het niveau van de uitvoeringsvoorschriften te realiseren. Dit is met name relevant waar het gaat om veiligheidsbeheer, waar een aanpak op basis van standaardoplossingen onmogelijk effectief kan zijn: organisaties hebben flexibiliteit nodig om risico's te identificeren en hun specifieke veiligheidsrisico's afdoende te beperken.

96. Om bepaalde typen organisaties niet nodeloos te belasten worden dan ook geen al te gedetailleerde vereisten op ORO.GEN-niveau vastgelegd. Het hoofdvereiste inzake veiligheidsbeheer (ORO.GEN.200(a)(3)) is tamelijk beknopt; het draagt organisaties op:
- zorg te dragen voor de vaststelling van risico's voor de luchtvaartveiligheid die hun activiteiten met zich meebrengen;
 - zorg te dragen voor de beoordeling ervan en het beheer van bijbehorende risico's;
 - maatregelen te nemen ter beperking van het risico en ter controle van de doeltreffendheid.
97. Opgemerkt moet worden dat het voor zowel complexe als niet-complexe organisaties mogelijk is dat de functie van veiligheidsmanager en die van manager die de naleving controleert door dezelfde persoon worden vervuld, mits voldoende middelen voor beide functies beschikbaar worden gesteld en de onafhankelijkheid van inspecties en controles kan worden gegarandeerd.
98. Gelet op de aard van de activiteiten wordt ervan uitgegaan dat tijdens de vluchten geen gevaarlijke goederen op initiatief van de exploitant worden meegenomen. Verder wordt om dezelfde reden aangenomen dat passagiers geen gevaarlijke goederen zullen meenemen buiten die welke momenteel krachtens deel 8 van de Technische instructies toegestaan zijn. Daarom zijn commercieel luchtvervoer van A naar A en commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen vrijgesteld van het vereiste van ORO.GEN.110(j), dat behelst dat de exploitant een trainingsprogramma omtrent gevaarlijke goederen voor zijn personeel moet opstellen en onderhouden.

ORO.AOC

99. 56. Voor exploitanten die bij commercieel luchtvervoer van A naar A en commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen betrokken zijn houdt Verordening (EG) nr. 2042/2003 geen verplichting tot het aanstellen van een ambtsdrager voor permanente luchtwaardigheid in. Dit kwam onvoldoende tot uiting in ORO.AOC.135; om die reden is subparagraaf (a)(4) gewijzigd. Daarnaast worden de in ORO.GEN.215 vastgelegde vereisten inzake faciliteiten als afdoende beschouwd. Exploitanten als hier bedoeld zijn daarom vrijgesteld van de vereisten inzake faciliteiten van ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Het Agentschap acht een volledig vluchthandboek met de structuur zoals voorgeschreven in ORO.MLR.101 voor commercieel luchtvervoer van A naar A met ELA2-vliegtuigen en -helikopters niet relevant. Om meer flexibiliteit te bieden zonder de algemene uitgangspunten voor een vluchthandboek los te laten is dergelijk commercieel luchtvervoer van A naar A net als vluchtuitvoering met zweefvliegtuigen en luchtballonnen daarom vrijgesteld van ORO.MLR.101 en is een vereenvoudigde vluchthandboekstructuur vastgelegd in AMC2.ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. De wijzigingen van ORO.FC komen overeen met het eerdere voorstel in EASA-advies nr. 04/2011. Exploitanten die bij commercieel luchtvervoer van A naar A en commerciële luchtvervoersactiviteiten met zweefvliegtuigen en luchtballonnen betrokken zijn moeten voldoen aan de algemene vereisten van sectie 1, die van toepassing zijn op alle commerciële en niet-commerciële exploitanten van complexe motoraangedreven luchtvaartuigen. Daarnaast zijn zij verplicht te voldoen aan het vereiste voor commerciële vluchtuitvoeringen anders dan commercieel luchtvervoer van sectie 3 inzake een jaarlijkse interne vaardigheidstest. De gemeenschappelijke sectie bevatte reeds versoepelingen voor vliegtuigen van prestatieklasse B ten aanzien van de geldigheidsperiode voor de bekwaamheid inzake route/gebied en luchtvaartterrein. Deze versoepeling geldt nu ook voor commercieel luchtvervoer van A naar A, in de zin dat de geldigheidsperiode van 12 maanden niet van toepassing is.

V. Wijzigingen van Deel ARO

102. Paragraaf ARO.OPS.201 inzake de bepaling van een lokale omgeving door de autoriteit is geschrapt.
103. In plaats daarvan is een nieuwe subparagraaf (c) toegevoegd aan ARO.OPS.100 om te verduidelijken dat de bevoegde autoriteit specifieke vluchtuitvoeringsbeperkingen kan vaststellen, die in de OPSPECS moeten worden gedocumenteerd. Het huidige format van de OPSPECS bevat al velden waarin vluchtuitvoeringsbeperkingen kunnen worden aangegeven.

VI. Wijzigingen van Deel ORA

104. Voorgesteld wordt een nieuwe paragraaf ORA.ATO.155 toe te voegen om ATO's in staat te stellen onder bepaalde voorwaarden promotievluchten van A naar A met ELA2-vliegtuigen, ELA2-helikopters en zweefvliegtuigen alsook vluchten binnen een lokaal gebied met luchtballonnen aan te bieden.
105. Dit voorschrift moet vliegclubs in staat stellen door te gaan met de huidige praktijk waarbij promotievluchten worden aangeboden om nieuwe leerlingen aan te trekken en een deugdelijke rechtsgrond voor dergelijke vluchtuitvoeringen bieden. Tegelijkertijd heeft het Agentschap getracht te voorkomen dat oneerlijke concurrentie ontstaat met commerciële luchtvaartexploitanten die VFR-vluchten overdag van A naar A met ELA2-luchtvaartuigen aanbieden. Zowel aan het aantal dagen als aan het activiteitengebied zijn beperkingen gesteld.

VII. Overige opmerkingen

Voor commercieel luchtvervoer van A naar A zijn geen veranderingen in de definities van bijlage I als gepubliceerd in advies nr. 04/2011 doorgevoerd.

Bijlage 1: Tabel met kruisverwijzingen naar bijlagen in EU-OPS en JAR-OPS 3**Bijlage 1 bij 1.005(a) – VFR-vluchten overdag met vliegtuigen van prestatieklasse B**

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>a) Terminologie</p> <p>1. Vluchten van A naar A - hierbij geschieden start en landing op dezelfde plaats.</p> <p>2. Vluchten van A naar B - hierbij geschieden start en landing op verschillende plaatsen.</p> <p>3. Nacht – dit zijn de uren tussen het einde van de burgerlijke avondschemering en het begin van de burgerlijke ochtendschemering of enige andere periode tussen zonsondergang en zonsopgang als bepaald door de betrokken autoriteit.</p>	Bijlage I - Definities	<p>De termen 'van A naar A' en 'van A naar B' zijn hier niet gedefinieerd. Van A naar A wordt beschreven in de mantelverordening.</p> <p>Definitie van nacht: geen verandering.</p>
(b) De onder deze bijlage vallende vluchten mogen worden uitgevoerd conform de volgende lichtere voorschriften:		<p>Algemene opmerkingen:</p> <p>Hieronder zijn vliegtuigen van prestatieklasse B behandeld als niet-complexe vleugelvliegtuigen.</p> <p>Er zij echter op gewezen dat vliegtuigen van prestatieklasse B ook complexe luchtvaartuigen kunnen zijn als het luchtvaartuig is gecertificeerd voor een cockpitbemanning van minimaal twee piloten of wordt aangedreven door twee of meer turbo-propellermotoren.</p>
1. OPS 1.035 Kwaliteitssysteem:	AMC1 ORO.GEN.200(a)(6)	Gewijzigd.

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>In het geval van een zeer kleine exploitant mag de functie van kwaliteitsmanager worden bekleed door een aangewezen functionaris, mits wordt gebruikgemaakt van externe auditors. Dit geldt eveneens wanneer de verantwoordelijke manager een of meerdere van de aangewezen functies vervult.</p>		<p>De functie van kwaliteitsmanager wordt vervuld door de manager die de naleving controleert. Laatstgenoemde functie kan niet door een aangewezen functionaris worden vervuld. Wel kan in een niet-complexe organisatie de functie van manager die de naleving controleert met de functie van verantwoordelijk manager worden gecombineerd, mits de verantwoordelijk manager heeft aangetoond over de relevante bekwaamheid te beschikken.</p>
2. Gereserveerd		
<p>3. OPS 1.075 Methoden van personenvervoer: Niet voorgeschreven voor VFR-vluchten met eenmotorige vliegtuigen.</p>	CAT.GEN.MPA.165	<p>Niet omgezet. Het is evident dat dit vereiste niet relevant is voor kleine vleugelvliegtuigen en dat geen specifieke maatregelen voor de exploitant voorgeschreven zijn.</p>
<p>4. OPS 1.100 Toegang tot de cockpit:</p> <p>(i) De exploitant moet regels opstellen voor het vervoer van passagiers in een pilotenstoel.</p> <p>(ii) De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat:</p> <p>A. het vervoer van passagiers in een pilotenstoel niet de aandacht afleidt noch de uitvoering van de vlucht belemmert; en</p> <p>B. de persoon die in een pilotenstoel zit op</p>	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	<p>Gewijzigd. VFR-vluchten bij nacht en IFR-vluchten zijn bewust uitgesloten om het risico te vermijden dat een passagier onbedoeld instrumenten activeert.</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
de hoogte gesteld wordt van de van toepassing zijnde veiligheidsprocedures.		
5. OPS1.105 Onrechtmatig vervoer: Niet voorgeschreven voor VFR-vluchten met eenmotorige vliegtuigen.	-	Niet omgezet. Het is evident dat dit vereiste niet relevant is voor kleine vleugelvliegtuigen en dat geen specifieke maatregelen voor de exploitant voorgeschreven zijn.
6. OPS 1.135 Overige aan boord mee te nemen informatie en formulieren: (i) Voor VFR-vluchten overdag van A naar A met eenmotorige vliegtuigen hoeven de volgende documenten niet te worden meegenomen: (A) navigatieplan; (B) technisch journaal; (C) kennisgevingen aan luchtveranden (NOTAM) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS); (D) meteorologische informatie; (E) informatie over speciale categorieën passagiers ... enz.; en (F) meldingen van speciale ladingen, waaronder gevaarlijke goederen ... enz. (ii) Voor VFR-vluchten overdag van A naar B met eenmotorige vliegtuigen hoeft geen informatie over speciale categorieën passagiers als omschreven in OPS 1.135(a)(7) te worden meegenomen. (iii) Voor VFR-vluchten overdag van A naar B	CAT.GEN.MPA.180(b) CAT.OP.MPA.175(c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Gewijzigd. De versoepelingen in CAT.GEN.MPA.180 betreffen ook het geluidscertificaat; het bewijs van zendmachtiging; en de massa- en zwaartepuntsdocumentatie. Verder zijn de versoepelingen voor vluchten van A naar A en vluchten binnen een lokaal gebied identiek. VFR-dagvluchten van A naar B met eenmotorige vliegtuigen worden geacht onder vluchten binnen een lokaal gebied te vallen.

TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet/-intranet..

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>mag een vereenvoudigde versie van het navigatieplan worden meegenomen, mits in de behoeften van dit soort vluchten wordt voorzien.</p>		
<p>7. OPS1.215 Gebruik van luchtverkeersdiensten:</p> <p>Voor VFR-vluchten overdag van A naar B met eenmotorige vliegtuigen wordt niet-verplicht contact met de luchtverkeersdiensten in stand gehouden, voor zover dit strookt met de aard van de vlucht. De opsporings- en reddingsdiensten moeten conform OPS 1.300 gegarandeerd zijn.</p>	CAT.OP.MPA.100(b)	Geen verandering.
<p>8. OPS1.225 Start- en landingsminima voor luchtvaartterreinen:</p> <p>Voor VFR-vluchten kan doorgaans met de standaard VFR-start- en landingsminima aan deze eisen worden voldaan. Indien nodig stelt de exploitant bijkomende eisen vast, rekening houdend met factoren zoals radiocontact, terrein, de aard van de start- en landingsplaatsen, de vluchtomstandigheden en ATS-capaciteit.</p>	<p>Voorgesteld: nieuwe AMC</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein</p> <p>VFR-VLUCHTEN MET ANDERS DAN COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN LUCHTVAARTUIGEN</p> <p>De exploitant mag voor het vaststellen van de minima voor VFR-vluchten de in Deel SERA voorgeschreven VFR-start- en landingsminima toepassen. Indien nodig kan de exploitant in het vluchthandboek bijkomende eisen voor de toepasselijkheid van dergelijke minima vaststellen, rekening houdend met factoren zoals radiocontact, terrein, de aard van de start- en landingsplaatsen,</p>	Geen verandering.

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
	de vluchtomstandigheden en ATS-capaciteit.	
<p>9. OPS1.235 Procedures ter beperking van geluidshinder:</p> <p>Geldt niet voor VFR-vluchten met eenmotorige vliegtuigen.</p>	CAT.OP.MPA.130	Geen verandering.
<p>10. OPS1.240 Vliegroutes en vlieggebieden:</p> <p>Subparagraaf (a)(1) geldt niet voor VFR-vluchten overdag van A naar A met eenmotorige vliegtuigen.</p>	CAT.OP.135(c)	Geen verandering.
<p>11. OPS1.250 Bepaling van minimumvlieghoogten:</p> <p>Voor VFR-vluchten overdag geldt deze eis als volgt: de exploitant zorgt ervoor dat vluchten alleen worden uitgevoerd op routes binnen gebieden waarvoor een veilige hoogte boven het terrein kan worden aangehouden en houdt daarbij rekening met factoren als temperatuur, terrein, ongunstige weersomstandigheden (zware turbulentie, neerwaartse luchtstromen, correcties van temperatuur- en drukwaarden die afwijken van de standaardwaarden).</p>	AMC1.1 CAT.OP.MPA.145(a)	Geen verandering.
<p>12. OPS 1.255 Brandstofbeleid:</p> <p>(i) Voor vluchten van A naar A – de exploitant bepaalt bij welke minimumbrandstofinhoud een vlucht moet worden beëindigd. Dit</p>	<p>voor (i):</p> <p>Voorgesteld: nieuw CAT.OP.MPA.151(b)</p> <p>(b) Onverminderd (a) legt de exploitant voor vluchtuitvoeringen met niet-</p>	<p>Gewijzigd.</p> <p>Beperkt tot niet-complexe vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van 2 000 kg of minder.</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>minimum, de eindreservebrandstof, mag niet minder zijn dan de hoeveelheid die nodig is om gedurende 45 minuten te vliegen.</p> <p>(ii) Voor vluchten van A naar B – de exploitant zorgt ervoor dat er bij de aan de vlucht voorafgaande berekening van de bruikbare brandstof die voor de vlucht nodig is, rekening wordt gehouden met:</p> <p>(A) brandstof voor het taxiën – de brandstof die vóór de start wordt verbruikt, indien significant; en</p> <p>(B) brandstof voor de vlucht (de brandstof die nodig is om de bestemming te bereiken); en</p> <p>(C) reservebrandstof -</p> <p>1. brandstof voor onvoorziene omstandigheden – de brandstof die ten minste 5% bedraagt van de brandstof voor de geplande vlucht of, bij herziening van het vliegplan tijdens de vlucht, 5% van de brandstof voor de rest van de vlucht; en</p> <p>2. eindreservebrandstof – de brandstof die nodig is om nogmaals gedurende 45 minuten te vliegen (zuigermotoren) of gedurende 30 minuten (turbinemotoren); en</p> <p>(D) uitwijkbrandstof – de brandstof die nodig is om de uitwijkbestemming via de bestemming te bereiken, indien een uitwijkbestemming voorgeschreven is; en</p> <p>(E) extra brandstof – de brandstof die de gezagvoerder kan eisen bovenop de</p>	<p>complexe vleugelvliegtuigen met een maximale startmassa van 2 000 kg of minder die opstijgen van en landen op hetzelfde luchtvaartterrein of exploitatiegebied in het vluchthandboek de eindreservebrandstof vast, die niet minder mag zijn dan de hoeveelheid die nodig is om gedurende 45 minuten te vliegen.</p> <p>voormalig (b) oud wordt (c) voor (ii): CAT.OP.MPA.151(a)</p>	

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
krachtens subparagrafen A t/m D voorgeschreven brandstof.		
<p>13. OPS1.265 Vervoer van passagiers die niet tot het land toegelaten kunnen worden en personen die het land uitgezet zijn of onder arrest staan:</p> <p>voor VFR-vluchten met eenmotorige vliegtuigen die niet bedoeld zijn om passagiers die niet tot het land toegelaten kunnen worden en personen die het land uitgezet zijn of onder arrest staan te vervoeren, hoeft de exploitant geen procedures voor het vervoer van dergelijke passagiers vast te stellen.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Gedeeltelijk omgezet.</p> <p>Uit de tekst blijkt duidelijk dat procedures van de exploitant alleen vereist zijn wanneer speciale categorieën passagiers worden vervoerd.</p> <p>Hoewel passagiers die niet tot het land toegelaten kunnen worden en personen die het land uitgezet zijn of die onder arrest staan slechts zelden via VFR-vluchten met eenmotorige vliegtuigen in het kader van commercieel luchtvervoer zullen worden vervoerd, is er vanuit veiligheidsoogpunt geen reden voor dit soort vluchten geen procedures van de exploitant voor te schrijven.</p>
<p>14. OPS1.280 Zitplaatsen voor passagiers:</p> <p>Geldt niet voor VFR-vluchten met eenmotorige vliegtuigen.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het is evident dat het vaststellen van procedures voor vluchten met niet-complexe vleugelvliegtuigen naar evenredigheid en pragmatisch moet geschieden. Een versoepeling lijkt niet nodig.</p>
<p>15. OPS1.285 Passagiersvoorlichting: Demonstratie en voorlichting geschieden op de voor de soort vlucht passende wijze. Bij vluchten met één piloot mogen aan de piloot geen taken worden toegewezen die hem/haar</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Voorgesteld wordt AMC2 CAT.OP.MPA.170 toe te voegen:</p> <p>VLUCHTUITVOERINGEN MET EEN PILOOT ZONDER CABINEPERSONEEL</p>	Geen verandering.

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
van de vluchtuitvoering afleiden.	Voor vluchtuitvoeringen met één piloot zonder cabinepersoneel moet de commandant ervoor zorgen dat de passagiers voorlichting krijgen omtrent de veiligheid, behalve tijdens kritieke vluchtfasen.	
<p>16. OPS 1.290 Vluchtvoorbereiding:</p> <p>(i) Navigatieplan voor vluchten van A naar A – niet voorgeschreven.</p> <p>(ii) VFR-vluchten overdag van A naar B – de exploitant zorgt ervoor dat voor elke vlucht een vereenvoudigde op het soort vlucht toegesneden versie van een navigatieplan wordt ingevuld.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170(c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170(a)</p>	Geen verandering.
<p>17. OPS1.295 Selectie van luchtvaartterreinen:</p> <p>Geldt niet voor VFR-vluchten. De nodige instructies voor het gebruik van luchtvaartterreinen en start- en landingsplaatsen moeten worden gegeven onder verwijzing naar OPS 1.220.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Niet omgezet.</p> <p>De huidige tekst sluit VFR-vluchten al uit.</p>
<p>18. OPS1.310 Bemanningsleden op hun posten:</p> <p>Voor VFR-vluchten hoeven instructies dienaangaande alleen te worden gegeven wanneer de vlucht met twee piloten wordt uitgevoerd.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het huidige voorschrift betreft reeds uitsluitend vluchtuitvoeringen met meerkoppige bemanning. Bovendien bestaat er geen logisch verband tussen het veiligheidsvereiste en de prestatieclassen of vliegvoorschriften die in aanmerking</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
		genomen zouden kunnen worden.
<p>19. OPS 1.375 Brandstofbeheer tijdens de vlucht:</p> <p>Bijlage 1 bij OPS 1.375 hoeft niet te worden toegepast bij VFR-vluchten overdag met eenmotorige vliegtuigen.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Niet omgezet.</p> <p>Er bestaat geen bijlage 1 bij OPS 1.375.</p>
<p>20. OPS 1.405 Inzet en voortzetting van de nadering:</p> <p>Geldt niet voor VFR-vluchten.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het vereiste betreft IFR-vluchten; een expliciete versoepeling voor VFR-vluchten is niet nodig.</p>
<p>21. OPS 1.410 Vluchtuitvoeringsprocedures – drempelpasseringshoogte:</p> <p>Geldt niet voor VFR-vluchten.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het vereiste betreft precisienaderingen; een expliciete versoepeling voor VFR-vluchten is niet nodig.</p>
<p>22. OPS 1.430 t/m 1.450, met bijlagen:</p> <p>Geldt niet voor VFR-vluchten.</p>	<p>CAT.OP.MPA.110-120</p> <p>SPA.LVO</p>	<p>Niet omgezet.</p> <p>Behalve voor het vereiste inzake de vaststelling van minima voor VFR-vluchten betreffen de uitvoeringsvoorschriften en de corresponderende AMC's IFR-vluchten; een expliciete versoepeling voor VFR-vluchten is niet nodig.</p>
<p>23. OPS 1.530 De start:</p> <p>(i) Subparagraaf (a) geldt met de volgende toevoeging: de autoriteit kan naargelang van het geval andere door de exploitant overhandigde prestatiegegevens aanvaarden,</p>	CAT.POL.A.305	<p>Niet omgezet.</p> <p>Iedere gevalsspecifieke versoepeling zou een artikel 14-procedure vereisen.</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>die gebaseerd zijn op demonstratie en/of met documenten gestaafde ervaring. De subparagrafen (b) en (c) gelden met de volgende toevoeging: wanneer wegens fysieke belemmeringen met betrekking tot het verlengen van de baan niet aan de eisen van deze paragraaf kan worden voldaan en met de vlucht kennelijk een openbaar belang en een operationele noodzaak gemoeid zijn, kan de autoriteit met betrekking tot speciale procedures naargelang van het geval andere door de exploitant overhandigde prestatiegegevens aanvaarden, die niet strijdig zijn met het vlieghandboek en gebaseerd zijn op demonstratie en/of met documenten gestaafde ervaring.</p> <p>(ii) De exploitant mag geen vluchten overeenkomstig subparagraaf (i) uitvoeren zonder de voorafgaande goedkeuring van de autoriteit die het AOC afgeeft. Die goedkeuring dient:</p> <p>(A) het vliegtuigtype te specificeren; (B) het soort operatie te specificeren; (C) het luchtvaartterrein/de luchtvaartterreinen en de banen in kwestie te specificeren; (D) te bepalen dat de start alleen onder zichtweersomstandigheden (VMC) mag worden uitgevoerd; (E) de kwalificering van de bemanning te specificeren; en (F) alleen te worden gegeven voor vliegtuigen</p>		

TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet/-intranet..

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>waarvoor het eerste typecertificaat de eerste keer werd afgegeven vóór 1 januari 2005.</p> <p>(iii) De vlucht moet worden aanvaard door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen.</p>		
<p>24. OPS1.535 Hoogtemarge boven hindernissen bij de start - Meermotorige vliegtuigen:</p> <p>(i) De subparagrafen (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2), (c)(1), (c)(2) en de bijlage gelden niet voor VFR-vluchten overdag.</p> <p>(ii) Voor IFR- en VFR-vluchten overdag gelden de subparagrafen (b) en (c) met de volgende varianten:</p> <p>(A) visuele koersgeleiding wordt geacht beschikbaar te zijn wanneer het vliegzicht 1 500 m of meer bedraagt;</p> <p>(B) bij een vliegzicht van 1 500 m of meer is de voorgeschreven maximale breedte van de corridor 300 m.</p>	<p>CAT.POL.A.310</p> <p>AMC1 CAT.POL.A.310</p> <p>Voor de omzetting van (i) wordt de volgende wijziging van CAT.POL.A.310 voorgesteld:</p> <p>Voeg een nieuwe subparagraaf (e) in</p> <p>(e) De voorschriften in (a)(3), (a)(4), (a)(5), (b)(2) en (c)(2) zijn niet van toepassing op VFR-vluchten overdag.</p> <p>Voor de omzetting van (ii) wordt de volgende wijziging van AMC1 CAT.POL.A.310 voorgesteld:</p> <p>Voeg het volgende toe aan het einde van subparagraaf (a):</p> <p>Voor VFR-vluchten bij nacht moet visuele koersgeleiding als beschikbaar worden beschouwd wanneer het vliegzicht 1 500 m of meer bedraagt.</p>	<p>Gedeeltelijk omgezet.</p> <p>(i) De verwijzing naar (c)(1) is niet omgezet om te voorkomen dat vliegbanen waarvoor grondkoerswijzigingen van meer dan 15° nodig zijn buiten het voorschrift zouden vallen.</p> <p>(ii) De verwijzing naar IFR en die naar (B) zijn niet omgezet. Dergelijke versoepelingen kunnen niet op grond van veiligheidsoverwegingen worden gemotiveerd.</p>
<p>25. OPS 1.545 De landing – Bestemmings- en uitwijkhavens:</p>		<p>Niet omgezet.</p> <p>Iedere gevalsspecifieke versoepeling zou een</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>(i) De paragraaf geldt met de volgende toevoeging: wanneer wegens fysieke belemmeringen met betrekking tot het verlengen van de baan niet aan de eisen van deze paragraaf kan worden voldaan en met de vlucht kennelijk een openbaar belang en een operationele noodzaak gemoeid zijn, kan de autoriteit met betrekking tot speciale procedures naargelang van het geval andere door de exploitant overhandigde prestatiegegevens aanvaarden, die niet strijdig zijn met het vlieghandboek en gebaseerd zijn op demonstratie en/of met documenten gestaafde ervaring.</p> <p>(ii) De exploitant mag geen vluchten overeenkomstig subparagraaf (i) uitvoeren zonder de voorafgaande goedkeuring van de autoriteit die het AOC afgeeft. Die goedkeuring dient:</p> <p>(A) het vliegtuigtype te specificeren; (B) het soort operatie te specificeren; (C) het luchtvaartterrein/de luchtvaartterreinen en de banen in kwestie te specificeren; D) te bepalen dat de eindnadering en landing alleen onder zichtweersomstandigheden (VMC) mogen worden uitgevoerd; (E) de kwalificering van de bemanning te specificeren; en (F) alleen te worden gegeven voor vliegtuigen waarvoor het typecertificaat de eerste keer</p>		artikel 14-procedure vereisen.

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>werd afgegeven vóór 1 januari 2005.</p> <p>(iii) De vlucht moet worden aanvaard door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen.</p>		
<p>26. OPS 1.550 De landing – Droge banen:</p> <p>(i) De paragraaf geldt met de volgende toevoeging: wanneer wegens fysieke belemmeringen met betrekking tot het verlengen van de baan niet aan de eisen van deze paragraaf kan worden voldaan en met de vlucht kennelijk een openbaar belang en een operationele noodzaak gemoeid zijn, kan de autoriteit met betrekking tot speciale procedures naargelang van het geval andere door de exploitant overhandigde prestatiegegevens aanvaarden, die niet strijdig zijn met het vlieghandboek en gebaseerd zijn op demonstratie en/of met documenten gestaafde ervaring.</p> <p>(ii) De exploitant mag geen vluchten overeenkomstig subparagraaf (i) uitvoeren zonder de voorafgaande goedkeuring van de autoriteit die het AOC afgeeft. Die goedkeuring dient:</p> <p>(A) het vliegtuigtype te specificeren; (B) het soort operatie te specificeren; (C) het luchtvaartterrein/de luchtvaartterreinen en de banen in kwestie te specificeren; D) te bepalen dat de eindnadering en landing alleen onder zichtweersomstandigheden</p>		<p>Niet omgezet.</p> <p>Iedere gevalsspecifieke versoepeling zou een artikel 14-procedure vereisen.</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>(VMC) mogen worden uitgevoerd; (E) de kwalificering van de bemanning te specificeren; en (F) alleen te worden gegeven voor vliegtuigen waarvoor het eerste typecertificaat werd afgegeven vóór 1 januari 2005.</p> <p>(iii) De vlucht moet worden aanvaard door de staat waarin het luchtvaartterrein is gelegen.</p>		
<p>27. Gereserveerd</p>		
<p>28. OPS 1.650 VFR-vluchten overdag: Paragraaf 1.650 geldt met de volgende toevoeging: eenmotorige vliegtuigen waarvoor het individuele Bewijs van Luchtwaardigheid voor het eerst is afgegeven vóór 22 mei 1995 kunnen door de autoriteit worden vrijgesteld van de eisen in de subparagrafen (f), (g), (h) en (i), indien niet aan die eisen kan worden voldaan zonder de instrumenten in kwestie alsnog in te bouwen.</p>	<p>CAT.IDE.A.125(d)</p>	<p>Geen verandering.</p>
<p>29. Deel M, paragraaf M.A.704 – Beschrijving van het beheer van de permanente luchtwaardigheid: De beschrijving van het beheer van de permanente luchtwaardigheid kan naargelang van de uit te voeren vlucht worden aangepast.</p>		<p>Wordt niet geregeld in de verordening inzake vluchttuitvoeringen.</p>
<p>30. Deel M, paragraaf M.A.306 - Technisch</p>		<p>Wordt niet geregeld in de verordening inzake</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>journaal van de exploitant:</p> <p>De autoriteit mag een ingekorte, op de uit te voeren vlucht toegesneden versie van het technisch journaal goedkeuren.</p>		<p>vluchttuitvoeringen.</p>
<p>31. OPS 1.940 Samenstelling van het stuurhutpersoneel:</p> <p>De subparagrafen (a)(2), (a)(4) en (b) gelden niet voor VFR-vluchten overdag, zij het dat subparagraaf (a)(4) volledig moet worden toegepast wanneer krachtens OPS 1 twee piloten voorgeschreven zijn.</p>		<p>Niet omgezet. (Niet-)toepasselijkheid blijkt uit de tekst.</p>
<p>32. OPS 1.945 Conversietraining en – toetsing:</p> <p>(i) Subparagraaf (a)(7) – Lijnvliegen onder toezicht (LIFUS) kan geschieden met eender welk vliegtuig van de toepasselijke klasse. Het voorgeschreven aantal LIFUS-uren hangt af van de ingewikkeldheidsgraad van de uit te voeren vluchten.</p> <p>(ii) Subparagraaf (a)(8) is niet voorgeschreven.</p>		<p>ORO.FC.220 (d)(2) + corresponderende AMC1, punt e.3</p> <p>ORO.FC.220(b)(i)</p>
<p>33. OPS 1.995 Benoeming als gezagvoerder:</p> <p>Subparagraaf (b) is als volgt van toepassing: de autoriteit mag een ingekorte, op de uit te voeren soort vlucht toegesneden gezagvoerderscursus aanvaarden. Subparagraaf (a)(1) geldt niet voor VFR-</p>		<p>ORO.FC.205(g)</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
vluchten overdag.		
34. OPS 1.960 Gezagvoerders die beschikken over een Bewijs van Bevoegdheid als beroepsvlieger:		ORO.FC.A.250(b)
<p>35. OPS 1.965 Periodieke training en toetsing:</p> <p>(i) Voor VFR-vluchten overdag geldt subparagraaf (a)(1) als volgt. Alle training en toetsing is toegesneden op de soort vlucht en de vliegtuigklasse waarvoor het cockpitpersoneelslid dienst doet, waarbij terdege rekening wordt gehouden met de gespecialiseerde apparatuur die moet worden gebruikt.</p> <p>(ii) Subparagraaf (a)(3(ii)) geldt als volgt. De training in het vliegtuig kan worden gegeven door een examiner klasseaantekening (CRE), een examiner vluchttraining (FE) of een examiner typeaantekening (TRE).</p> <p>(iii) Subparagraaf (a)(4)(i) geldt als volgt. Een interne vaardigheidstest kan worden afgenomen door een examiner typeaantekening (TRE), een examiner klasseaantekening (CRE) of door een voldoende gekwalificeerde, door de exploitant benoemde en voor de autoriteit aanvaardbare gezagvoerder die getraind is in CRM-concepten en de beoordeling van CRM-</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, punt a.5</p> <p>ORO.FC.145(a)(2)</p> <p>ORO.FC.230(b)(5)</p>

TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet/-intranet..

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>vaardigheden.</p> <p>(iv) Voor VFR-vluchten overdag geldt subparagraaf (b)(2) als volgt. Ingeval de vluchten worden uitgevoerd gedurende seizoenen van ten hoogste acht opeenvolgende maanden kan worden volstaan met één interne vaardigheidstest. Deze interne vaardigheidstest moet worden ondergaan voordat met de uitvoering van commerciële vluchten kan worden begonnen.</p>		ORO.FC.230(b)(3)
<p>36. OPS 1.968 Bevoegdheid van een piloot om vanuit beide pilotenstoelen te werken:</p> <p>Bijlage 1 geldt niet voor VFR-vluchten overdag met eenmotorige vliegtuigen.</p>		<p>Niet omgezet.</p> <p>Spreekt voor zich.</p>
<p>37. OPS 1.975 Route- en terreinkwalificaties:</p> <p>(i) Voor VFR-vluchten overdag zijn de subparagrafen (b), (c) en (d) niet van toepassing, zij het dat de exploitant ervoor zorgt dat indien een speciale goedkeuring van de staat van het luchtvaartterrein is voorgeschreven, de bijbehorende eisen in acht worden genomen.</p> <p>(ii) Voor IFR-vluchten of VFR-nachtvluchten kan, als alternatief voor subparagrafen (b), (c) en (d), de route- en terreinkwalificatie als volgt worden herbevestigd:</p> <p>(A) Uitgezonderd voor vluchten naar de meest veeleisende luchtvaartterreinen, door voltooiing van ten minste tien sectoren</p>		<p>GM1 ORO.FC.105(c)</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 (c)</p>

TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet/-intranet..

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>binnen het gebied waarin de vluchten plaatsvinden gedurende de laatste twaalf maanden, naast de voorgeschreven selfbriefing.</p> <p>(B) Vluchten naar de meest veeleisende luchtvaartterreinen mogen alleen worden uitgevoerd indien:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. de gezagvoerder voor het luchtvaartterrein gekwalificeerd is doordat hij het in de laatste 36 maanden als dienstdoend cockpitpersoneelslid of als waarnemer bezocht heeft; 2. de nadering vanaf de toepasselijke laagste sectorhoogte onder zichtweersomstandigheden (VMC) plaatsvindt; en 3. vóór de aanvang van de vlucht een toereikende selfbriefing is verricht. 		
<p>38. OPS 1.980 Meer dan één type variant:</p> <p>(i) Geldt niet indien er alleen VFR-vluchten overdag worden uitgevoerd met vliegtuigen met zuigermotoren, klasse één piloot.</p> <p>(ii) Bijlage 1 bij OPS 1.980, subparagraaf (d)(2)(i), 500 uur dienst in de betreffende bemanningsfunctie alvorens de rechten van twee brevetaantekeningen te kunnen uitoefenen, wordt verlaagd tot 100 uur of sectoren indien een van de aantekeningen</p>		<p>ORO.FC.240(c)</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
betrekking heeft op een klasse. De piloot moet voor een checkvlucht slagen alvorens hij als gezagvoerder dienst kan doen.		
39. OPS 1.981 Vliegen met helikopters en vliegtuigen: Subparagraaf (a)(1) geldt niet indien er alleen vluchten worden uitgevoerd met vliegtuigen met zuigermotoren, klasse één piloot.		ORO.FC.240(c)
40. Gereserveerd		
41. OPS 1.1060 Navigatieplan: Niet voorgeschreven voor VFR-vluchten overdag van A naar A. Voor VFR-vluchten overdag van A naar B geldt de eis maar is een vereenvoudigde op het soort vlucht toegesneden versie van het navigatieplan toegestaan. (cf. OPS 1.135).	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Omgezet. Verschil: EASA OPS verwijst alleen naar VFR-vluchten, niet naar VFR-vluchten overdag. Vluchten van A naar A zijn echter alleen als VFR-dagvluchten toegestaan.
42. OPS 1.1070 Beschrijving van het beheer van de permanente luchtwaardigheid: De beschrijving van het beheer van de permanente luchtwaardigheid kan naargelang van de uit te voeren vlucht worden aangepast.		Wordt niet geregeld in de verordening inzake vluchttuitvoeringen.
43. OPS 1.1071 Technisch journaal van het vliegtuig: Geldt als aangegeven voor deel M, paragraaf		Wordt niet geregeld in de verordening inzake vluchttuitvoeringen.

Bijlage 1 bij OPS 1.005(a)	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
M.A.306 Technisch journaal van de exploitant.		
44.Gereserveerd		
45.Gereserveerd		
46. OPS 1.1240 Trainingsprogramma's: De trainingsprogramma's worden aan de uit te voeren soort vluchten aangepast. Voor VFR-vluchten kan een trainingsprogramma met zelfstudie aanvaardbaar zijn.	-	Niet omgezet. Valt onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008.
47. OPS 1.1250 Controlelijst voor doorzoeking van het vliegtuig: Geldt niet voor VFR-vluchten overdag.	-	Niet omgezet. Valt onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008.

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) – VFR-vluchten overdag met kleine helikopters

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>(a) Terminologie</p> <p>(1) Lokale operatie. Vlucht die binnen een voor de autoriteit aanvaardbaar lokaal en gedefinieerd geografisch gebied wordt uitgevoerd en die begint en eindigt op dezelfde locatie op dezelfde dag.</p>	Bijlage I - Definities	<p>Gewijzigd.</p> <p>De definitie in EASA OPS is specifieker.</p> <p>Kleine helikopters (als gedefinieerd in JAR-OPS 1) worden behandeld als niet-complexe helikopters (in de zin van de basisverordening).</p>
<p>(b) Goedkeuring. De exploitant mag geen vluchten overeenkomstig deze bijlage uitvoeren zonder de voorafgaande goedkeuring van de autoriteit die het AOC afgeeft. Die goedkeuring dient het volgende te specificeren:</p> <p>(1) het helikoptertype;</p> <p>(2) het soort operatie; en</p> <p>(3) de geografische beperkingen voor lokale operaties in de context van deze bijlage (zie ACJ bij bijlage 1 bij JAR-OPS 3.005(f), paragraaf (b)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het is niet nodig dit voorschrift expliciet om te zetten. Hoe dan ook is de vluchtuitvoering opgenomen in het AOC en valt ze onder het toezicht van de autoriteit.</p>
<p>(c) Verbod. De volgende activiteiten zijn verboden:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Vervoer van oorlogswapens en –munitie.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Niet omgezet.</p> <p>Deze versoepeling wordt niet relevant geacht. Het is zeer onwaarschijnlijk dat oorlogswapens- en munitie in het kader van commercieel luchtvervoer met een kleine helikopter worden</p>

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
		vervoerd.
(2) JAR-OPS 3.265. Vervoer van passagiers die niet tot het land toegelaten kunnen worden en personen die het land uitgezet zijn of onder arrest staan.	CAT.OP.MPA.155	Niet omgezet. Niet relevant. Dat passagiers die niet tot het land toegelaten kunnen worden en personen die het land uitgezet zijn of onder arrest staan met een niet-complexe helikopter of tijdens lokale helikoptervluchten worden vervoerd, lijkt weinig waarschijnlijk.
(3) JAR-OPS 3.305. Bijtanken/leegpompen terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan.	CAT.OP.MPA.195	Niet omgezet. Het huidige voorschrift houdt al een verbod in op het bijtanken of leegpompen met Avgas of "wide-cut"-brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan. De meeste niet-complexe helikopters vallen dus al onder dit voorschrift.
(4) JAR-OPS 3.335. Roken aan boord	CAT.OP.MPA.240	Niet omgezet. Het bestaande voorschrift houdt al een verbod in op roken en biedt voldoende bescherming.
(d) Versoepeling. De volgende voorschriften worden versoepeld:		
(1) JAR-OPS 3.100 Toegang tot de cockpit: (i) De exploitant moet regels opstellen voor het vervoer van passagiers in een pilootstoel, voor	AMC1 CAT.GEN.135(a)(3)	Geen verandering.

TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet/-intranet..

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>zover van toepassing.</p> <p>(ii) De gezagvoerder dient ervoor te zorgen dat:</p> <p>(A) het vervoer van passagiers in een pilootstoel niet de aandacht afleidt noch de uitvoering van de vlucht belemmert; en</p> <p>(B) de persoon die in een pilootstoel zit op de hoogte gesteld wordt van de van toepassing zijnde beperkingen en veiligheidsprocedures.</p>		
<p>(2) JAR-OPS 3.135 Overige aan boord mee te nemen informatie en formulieren.</p> <p>(i) Voor lokale operaties hoeven de volgende documenten niet aan boord te worden meegenomen:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Navigatieplan</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(2) – Technisch journaal (voor zover dit dit voor een landing buiten de oorspronkelijke landingsplaats niet vereist is)</p> <p>(C) JAR-OPS 3.135(a)(4) – Kennisgevingen aan luchtvaardenden (NOTAM) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingdienst (AIS)</p> <p>(D) JAR-OPS 3.135(a)(5) – Meteorologische informatie</p> <p>(E) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Informatie over speciale categorieën passagiers, enz.</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Gewijzigd voor (i).</p> <p>De versoepelingen in CAT.GEN.MPA.180 betreffen ook het geluidscertificaat;</p> <p>het bewijs van zendmachtiging; en</p> <p>de massa- en zwaartepuntsdocumentatie.</p> <p>Geen verandering voor (ii).</p>

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>(F) JAR-OPS 3.135(a)(8) – Meldingen van speciale ladingen, enz.</p> <p>(ii) Voor niet-lokale operaties:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Navigatieplan. Het navigatieplan mag in een vereenvoudigde, op het soort vlucht toegesneden en voor de autoriteit aanvaardbare versie worden meegenomen.</p> <p>(B) JAR-OPS 3.135(a)(7) - Informatie over speciale categorieën passagiers. Is niet voorgeschreven.</p>		
<p>(3) JAR-OPS 3.140 Op de grond te bewaren informatie.</p> <p>De informatie hoeft niet op de grond te worden bewaard indien andere methoden voor het opnemen van gegevens worden gebruikt.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Niet omgezet.</p> <p>De bedoeling van de versoepeling is onduidelijk. De tekst is onvoldoende specifiek om in een uitvoeringsvoorschrift te worden vastgelegd. Bovendien geeft het bestaande voorschrift al aan dat de informatie bewaard moet worden totdat een kopie ervan zich bevindt op de plaats waar zij wordt opgeslagen.</p>
<p>(4) JAR-OPS 3.165 Leasing.</p> <p>Geldt alleen indien een formele leasingovereenkomst bestaat.</p> <p>NB.: De situatie dat de overeenkomst tot het vervoeren van de passagiers wordt overgedragen aan een andere exploitant, die voor dat vervoer door de passagiers wordt betaald, wordt niet als leasing beschouwd.</p>	ORO.AOC.110	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het is algemeen aanvaard dat voor leasing een formele leaseovereenkomst nodig is.</p>

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>(5) JAR-OPS 3.215 Gebruik van luchtverkeersdiensten.</p> <p>Geldt niet tenzij dit op grond van luchtruimvereisten verplicht is en mits de afspraken voor opsporing en redding aanvaardbaar zijn voor de autoriteit.</p>	CAT.OP.MPA.100 (b)	Geen verandering.
<p>(6) JAR-OPS 3.220 Goedkeuring van heliports door de exploitant.</p> <p>De exploitant stelt een procedure vast om gezagvoerders te kwalificeren voor het selecteren van heliports of landingsterreinen die geschikt zijn voor het helikoptertype en het soort vlucht.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 (d)	<p>Gewijzigd.</p> <p>De inhoud van het EASA OPS-voorschrift is van toepassing op alle helikoptervluchten voor terreinen die niet vooraf zijn geïnspecteerd, hetgeen geacht wordt de bedoeling van dit voorschrift te zijn.</p>
<p>(7) JAR-OPS 3.255 Brandstofbeleid.</p> <p>De subparagrafen (b) t/m (d) zijn niet van toepassing wanneer het in JAR-OPS 3.255(a) voorgeschreven brandstofbeleid zodanig is dat de resterende brandstof na afloop van de vlucht of reeks vluchten niet minder is dan een hoeveelheid die toereikend is voor 30 minuten vliegtijd op normale kruissnelheid (of 20 minuten wanneer wordt gevlogen binnen een gebied met continue en geschikte landingsterreinen in geval van nood). De eindreservebrandstof moet in het vluchthandboek worden aangegeven om conformiteit met JAR OPS 3.375(c) te waarborgen.</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Geen verandering.
(8) JAR-OPS 3.280 Passagiersstoelen.	CAT.OP.MPA.165	Niet omgezet.

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>Er hoeven geen procedures te worden vastgelegd.</p> <p>NB.: Voor het doel van deze paragraaf volstaat een beroep op het oordeelsvermogen van de piloot. JAR OPS 3.260 is van toepassing en wordt geacht te voorzien in de noodzakelijke procedures.</p>		<p>Het is evident dat voor vluchten met niet-complexe helikopters het vaststellen van procedures naar evenredigheid en pragmatisch moet geschieden. Een versoepeling lijkt niet nodig.</p>
<p>(9) JAR-OPS 3.285 Voorlichting aan passagiers.</p> <p>(i) Paragraaf (a)(1). Behalve wanneer dit een onveilige situatie zou doen ontstaan, worden passagiers mondeling voorgelicht over veiligheidskwesties, die geheel of gedeeltelijk met audiovisuele middelen kan geschieden. Voor het gebruik van draagbare elektronische apparaten is voorafgaande goedkeuring vereist.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>Voorgesteld wordt AMC2 CAT.OP.MPA.170 toe te voegen:</p> <p>VLUCHTEN MET EEN PILOOT ZONDER CABINEPERSONEEL</p> <p>Voor vluchten met één piloot zonder cabinepersoneel moet de commandant ervoor zorgen dat de passagiers voorlichting krijgen omtrent de veiligheid, behalve tijdens kritieke vluchtfasen.</p> <p>CAT.GEN.MPA.140</p>	<p>Gewijzigd.</p> <p>Deze AMC wordt geacht de bedoeling van het voorschrift om te zetten.</p> <p>De bedoeling van deze versoepeling is onduidelijk. CAT.GEN.MPA.140 impliceert al dat voor het gebruik van draagbare elektronische apparatuur toestemming van de exploitant nodig is.</p>
<p>(10) JAR-OPS 3.290. Voorbereiding van de vlucht.</p> <p>(i) Voor lokale operaties:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290(a). Een navigatieplan is niet vereist.</p> <p>(ii) Voor niet-lokale operaties:</p> <p>(A) JAR-OPS 3.290(a). Een vereenvoudigde, op</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>Geen verandering.</p>

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
het soort vlucht toegesneden versie van het navigatieplan is toegestaan.		
(11) JAR-OPS 3.375 Brandstofbeheer tijdens de vlucht. Bijlage 1 bij JAR-OPS 3.375 hoeft niet te worden toegepast (zie (d)(14) hieronder).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Geen verandering.
(12) JAR-OPS 3.385 Gebruik van aanvullende zuurstof. Met voorafgaande goedkeuring van de autoriteit zijn uitwijkingen van korte duur tussen 10 000 voet en 16 000 voet zonder gebruik van aanvullende zuurstof overeenkomstig de procedures in het vluchthandboek toegestaan. (In dergelijke gevallen moet de exploitant ervoor zorgen dat de passagiers vóór vertrek meegedeeld wordt dat geen aanvullende zuurstof wordt verstrekt.)	CAT.OP.MPA.285	Niet omgezet. Het werd niet veilig geacht om een vrijstelling zonder voorwaarden voor het gebruik van zuurstof toe te staan, en wat helikopters betreft is dat ook niet conform ICAO-bijlage 6. Er wordt alleen voor Deel SPO een vrijstelling toegestaan, onder strikte voorwaarden en met voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.
(13) Bijlage 1 bij JAR-OPS 3.270 Opbergen van bagage en vracht. Naargelang van het soort vlucht en het helikoptertype.	ACM1 CAT.OP.MPA.160	Niet omgezet. Het is algemeen aanvaard dat een procedure afgestemd moet zijn op het soort vlucht en het helikoptertype.
(14) Bijlage 1 bij JAR-OPS 3.375 Brandstofbeheer tijdens de vlucht. Niet van toepassing.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Geen verandering. De AMC waarmee de bijlage wordt omgezet is niet van toepassing op vluchten met kleine helikopters of lokale helikoptervluchten.

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>(15) JAR-OPS 3.630 Algemene inleiding. Instrumenten en apparatuur.</p> <p>Andere apparatuur die niet aan de huidige JTSO-normen voldoet maar wel aan de veiligheidsnormen van de originele apparatuur kan voor de autoriteit aanvaardbaar zijn.</p>		<p>Niet omgezet.</p> <p>Valt buiten het toepassingsgebied. Vereisten inzake goedkeuring en conformiteit met European Technical Standard Orders (ETSO) vallen onder Verordening (EG) nr. 1702/2003. Voor zover versoepelingen van toepassing zijn, moeten ze daarin worden geregeld.</p>
<p>(16) JAR-OPS 3.775 Aanvullende ademhalingszuurstof - helikopters zonder drukcabine.</p> <p>Met voorafgaande goedkeuring van de autoriteit zijn uitwijkingen van korte duur tussen 10 000 voet en 16 000 voet zonder gebruik van aanvullende zuurstof overeenkomstig de procedures in het vluchthandboek toegestaan.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het werd niet veilig geacht om een vrijstelling zonder voorwaarden voor het gebruik van zuurstof toe te staan, en wat helikopters betreft is dat ook niet conform ICAO-bijlage 6. Er wordt alleen voor Deel SPO een vrijstelling toegestaan, onder strikte voorwaarden en met voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.</p>
<p>(17) Bijlage 1 bij JAR-OPS 3.775 Aanvullende ademhalingszuurstof voor helikopters zonder drukcabine.</p> <p>Niet van toepassing overeenkomstig (12) en (16) hierboven.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het werd niet veilig geacht om een algehele vrijstelling voor het gebruik van zuurstof toe te staan, en wat helikopters betreft is dat ook niet conform ICAO-bijlage 6. Er wordt alleen voor Deel SPO een vrijstelling toegestaan, onder strikte voorwaarden en met voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.</p>
<p>(18) JAR-OPS 3.955(b) Overstap naar gezagvoerder.</p> <p>De autoriteit mag een ingekorte, op de uit te voeren soort vlucht toegesneden</p>		<p>Niet omgezet.</p> <p>Voorwaarden voor een dergelijke ingekorte cursus ontbreken.</p>

TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via EASA-internet/-intranet..

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
gezagvoerderscursus aanvaarden.		
<p>[(19) JAR-OPS 3.970(a) Recente ervaring.</p> <p>Met voorafgaande goedkeuring van de autoriteit kan de recente ervaring in de voorafgaande 90 dagen bij wijze van alternatief voor het vereiste van JAR-OPS 3.970(a) daardoor aangetoond worden dat de piloot tijdens de voorafgaande 90 dagen drie starts, drie circuits en drie landingen heeft uitgevoerd in een helikopter van dezelfde aangewezen groep (zie ACJ bij bijlage 1 bij JAR-OPS 3.005(f), paragraaf (d)(19)). Voorwaarde voor kwalificatie voor het te gebruiken helikoptertype wat betreft recente ervaring is dat:</p> <p>(i) de vaardigheidstest voor typebevoegdverklaring op het te valideren type geldig is; en</p> <p>(ii) in de voorafgaande zes maanden twee vliegreuen op het type of de variant zijn gerealiseerd; en</p> <p>(iii) een interne vaardigheidstest op een van de helikopters in de aangewezen groep geldig is; en</p> <p>(iv) een strikte rotatie van interne vaardigheidstests aangehouden wordt voor alle helikopters waarmee in de aangewezen groep wordt gevlogen; en</p> <p>(v) de samenstelling van de aangewezen groepen en de procedure voor het valideren van vaardigheidstests voor typebevoegdverklaring,</p>		FCL.060

Bijlage 1 bij OPS 3.005(f) - VFR-vluchten overdag met kleine helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
interne vaardigheidstests en recente ervaring in het vluchthandboek worden vermeld.		
<p>[[20]] Bijlage 1 bij JAR-OPS 3.965 Periodieke opleiding en toetsing.</p> <p>Een op het soort vlucht afgestemde syllabus mag door de autoriteit worden aanvaard.</p>		ORO.FC.230 (a)
<p>21]) JAR-OPS 3.1060 Navigatieplan.</p> <p>Zie (2)(i)(A) en (2)(ii)(A) hierboven.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	Geen verandering.
<p>[[22]] JAR-OPS 3.1235 Veiligheidsvereisten.</p> <p>Geldt alleen wanneer gevlogen wordt in staten waarin het nationale veiligheidsprogramma van toepassing is op de in deze bijlage geregelde activiteiten.</p>		<p>Niet omgezet.</p> <p>Valt onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008.</p>
<p>[[23]] JAR-OPS 3.1240 Trainingsprogramma's.</p> <p>De trainingsprogramma's worden aan de uit te voeren soort vluchten aangepast. Een geschikt trainingsprogramma met zelfstudie kan voor de autoriteit aanvaardbaar zijn.</p>		<p>Niet omgezet.</p> <p>Valt onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008.</p>
<p>[[24]] JAR-OPS 3.1250 Controlelijst voor het doorzoeken van helikopters.</p> <p>Geen controlelijst vereist.</p>		<p>Niet omgezet.</p> <p>Valt onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008.</p>

Bijlage 1 bij 3.005(g) – lokale VFR-vluchten overdag met helikopters

Bijlage 1 bij OPS 3.005(g) – lokale VFR-vluchten overdag met helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>(a) Goedkeuring. De exploitant mag geen vluchten overeenkomstig deze bijlage uitvoeren zonder de voorafgaande goedkeuring van de autoriteit die het AOC afgeeft. Die goedkeuring dient het volgende te specificeren:</p> <p>(1) het helikoptertype</p> <p>(2) het soort operatie</p> <p>(3) de geografische beperkingen voor operaties in de context van deze bijlage (zie ACJ bij bijlage 1 bij JAR-OPS 3.005(g), paragraaf (a)(3)).</p>	ORO.AOC	<p>Niet omgezet.</p> <p>Het is niet nodig dit voorschrift expliciet om te zetten. Hoe dan ook is de vluchtuitvoering opgenomen in het AOC en valt ze onder het toezicht van de autoriteit.</p>
<p>(b) Verbod. De volgende activiteiten zijn verboden:</p>		
<p>(1) JAR-OPS 3.065. Vervoer van oorlogswapens en – munitie.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Niet omgezet.</p> <p>Deze versoepeling wordt niet relevant geacht. Het is zeer onwaarschijnlijk dat oorlogswapens- en munitie tijdens een lokale helikoptervlucht in het kader van commercieel luchtvervoer worden vervoerd.</p>
<p>(2) JAR-OPS 3.265. Vervoer van passagiers die niet tot het land toegelaten kunnen worden en personen die het land uitgezet zijn of onder arrest staan.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Niet omgezet.</p> <p>Niet relevant. Dat passagiers die niet tot het land toegelaten kunnen worden en personen die het land uitgezet zijn of onder arrest staan met een niet-complexe helikopter of tijdens lokale helikoptervluchten worden vervoerd, lijkt weinig waarschijnlijk.</p>
<p>(3) JAR-OPS 3.305. Bijtanken/leegpompen terwijl de</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Niet omgezet.</p>

Bijlage 1 bij OPS 3.005(g) – lokale VFR-vluchten overdag met helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan.		Het huidige voorschrift houdt al een verbod in op het bijtanken of leegpompen met Avgas of "wide-cut"-brandstof of een mengsel van deze brandstofsoorten terwijl de passagiers aan boord gaan, aan boord zijn of van boord gaan. De meeste niet-complexe helikopters vallen dus al onder dit voorschrift.
(4) JAR-OPS 3.335. Roken aan boord.	CAT.OP.MPA.240	Niet omgezet. Het bestaande voorschrift houdt al een verbod in op roken en biedt voldoende bescherming.
(c) Versoepeling. De volgende voorschriften worden versoepeld:		
<p>(1) JAR-OPS 3.135 Overige aan boord mee te nemen informatie en formulieren.</p> <p>(i) JAR-OPS 3.135(a)(1) - Navigatieplan. Het navigatieplan mag in een vereenvoudigde, op het soort vlucht toegesneden en voor de autoriteit aanvaardbare versie worden meegenomen.</p> <p>(ii) JAR-OPS 3.135(a)(4) - Kennisgevingen aan luchtvaardenden (NOTAM) en voorlichtingsdocumenten van de luchtvaartinlichtingendienst (AIS). Zijn niet vereist.</p> <p>(iii) JAR-OPS 3.135(a)(5) - Meteorologische informatie. Is niet voorgeschreven.</p> <p>(iv) JAR-OPS 3.135(a)(7) – Informatie over speciale categorieën passagiers, enz. Is niet vereist.</p> <p>(v) JAR-OPS 3.135(a)(8) – Meldingen van speciale</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 (b)</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (c)</p> <p>AMC1</p> <p>CAT.OP.MPA.175 (a)</p>	<p>De versoepelingen in CAT.GEN.MPA.180 betreffen ook het geluidscertificaat;</p> <p>het bewijs van zendmachtiging; en</p> <p>de massa- en zwaartepuntsdocumentatie.</p> <p>Versoepeling voor het vliegplan omgezet.</p>

Bijlage 1 bij OPS 3.005(g) – lokale VFR-vluchten overdag met helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
ladingen, enz. Is niet vereist.		
(2) JAR-OPS 3.140 Op de grond te bewaren informatie. De informatie hoeft niet op de grond te worden bewaard indien andere methoden voor het opnemen van gegevens worden gebruikt.	CAT.GEN.MPA.185	Niet omgezet. De bedoeling van de versoepeling is onduidelijk. De tekst is onvoldoende specifiek om in een uitvoeringsvoorschrift te worden vastgelegd. Bovendien geeft het bestaande voorschrift al aan dat de informatie bewaard moet worden totdat een kopie ervan zich bevindt op de plaats waar zij wordt opgeslagen.
(3) JAR-OPS 3.165 Leasing. Geldt alleen indien een formele leasingovereenkomst bestaat. NB.: De situatie dat de overeenkomst tot het vervoeren van de passagiers wordt overgedragen aan een andere exploitant, die voor dat vervoer door de passagiers wordt betaald, wordt niet als leasing beschouwd.	ORO.AOC.110	Niet omgezet. Het is algemeen aanvaard dat voor leasing een formele leaseovereenkomst nodig is.
(4) JAR-OPS 3.215 Gebruik van luchtverkeersdiensten. Geldt niet tenzij dit op grond van luchtruimvereisten verplicht is en mits de afspraken voor opsporing en redding aanvaardbaar zijn voor de autoriteit.	CAT.OP.MPA.100 (b)	Geen verandering.
(5) JAR-OPS 3.220 Goedkeuring van heliports door de exploitant. De exploitant stelt een procedure vast om gezagvoerders te kwalificeren voor het selecteren van heliports of landingsterreinen die geschikt zijn voor het helikoptertype en het soort vlucht.	AMC1 CAT.OP.MPA.105(d)	Gewijzigd. De inhoud van het EASA OPS-voorschrift is van toepassing op alle helikoptervluchten voor terreinen die niet vooraf zijn geïnspecteerd, hetgeen geacht wordt de bedoeling van dit voorschrift te zijn.

Bijlage 1 bij OPS 3.005(g) – lokale VFR-vluchten overdag met helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
<p>(6) JAR-OPS 3.255 Brandstofbeleid. Subparagrafen (b) t/m (d) zijn niet van toepassing wanneer het in JAR-OPS</p> <p>3.255(a) voorgeschreven brandstofbeleid zodanig is dat de resterende brandstof na afloop van de vlucht of reeks vluchten niet minder is dan een hoeveelheid die toereikend is voor 30 minuten vliegtijd op normale kruissnelheid (of 20 minuten wanneer wordt gevlogen binnen een gebied met continue en geschikte landingsterreinen in geval van nood). De eindreservebrandstof moet in het vluchthandboek worden aangegeven om conformiteit met JAR OPS 3.375(c) te waarborgen.</p>	CAT.OP.MPA.151 (b)	Geen verandering.
<p>(7) JAR-OPS 3.290(a). Zie (C)(1)(i) hierboven.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.175 (a)	Geen verandering.
<p>(8) JAR-OPS 3.375 Brandstofbeheer tijdens de vlucht. Bijlage 1 bij JAR-OPS 3.375 hoeft niet te worden toegepast (zie (c)(10) hieronder).</p>	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Geen verandering.
<p>(9) JAR-OPS 3.385 Gebruik van aanvullende zuurstof. Met voorafgaande goedkeuring van de autoriteit zijn uitwijkingen van korte duur tussen 10 000 voet en 13 000 voet zonder gebruik van aanvullende zuurstof overeenkomstig de procedures in het vluchthandboek toegestaan. (In dergelijke gevallen moet de exploitant ervoor zorgen dat de passagiers vóór vertrek meegedeeld wordt dat geen aanvullende zuurstof wordt</p>	CAT.OP.MPA.285	Niet omgezet. Het werd niet veilig geacht om een vrijstelling zonder voorwaarden voor het gebruik van zuurstof toe te staan, en wat helikopters betreft is dat ook niet conform ICAO-bijlage 6. Er wordt alleen voor Deel SPO een vrijstelling toegestaan, onder strikte voorwaarden en met voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.

Bijlage 1 bij OPS 3.005(g) – lokale VFR-vluchten overdag met helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
verstrekt.)		
(10) Bijlage 1 bij JAR-OPS 3.375 Brandstofbeheer tijdens de vlucht. Niet van toepassing.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Geen verandering. De AMC waarmee de bijlage wordt omgezet is niet van toepassing op vluchten met kleine helikopters of lokale helikoptervluchten.
(11) JAR-OPS 3.630 Algemene inleiding. Instrumenten en apparatuur. Andere apparatuur die niet voldoet aan de huidige JTSO-normen maar wel aan de veiligheidsnormen van de originele apparatuur kan voor de autoriteit aanvaardbaar zijn.		Niet omgezet. Valt buiten het toepassingsgebied. Vereisten inzake goedkeuring en conformiteit met European Technical Standard Orders (ETSO) vallen onder Verordening (EG) nr. 1702/2003. Voor zover versoepelingen van toepassing zijn, moeten ze daarin worden geregeld.
(12) JAR-OPS 3.775 Aanvullende ademhalingszuurstof - helikopters zonder drukcabine. Met voorafgaande goedkeuring van de autoriteit zijn uitwijkingen van korte duur tussen 10 000 voet en 16 000 voet zonder gebruik van aanvullende zuurstof overeenkomstig de procedures in het vluchthandboek toegestaan.	CAT.IDE.H.240	Niet omgezet. Het werd niet veilig geacht om een vrijstelling zonder voorwaarden voor het gebruik van zuurstof toe te staan, en wat helikopters betreft is dat ook niet conform ICAO-bijlage 6. Er wordt alleen voor Deel SPO een vrijstelling toegestaan, onder strikte voorwaarden en met voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.
(13) Bijlage 1 bij JAR-OPS 3.775 Aanvullende ademhalingszuurstof voor helikopters zonder drukcabine. Niet van toepassing overeenkomstig (9) en (12) hierboven.	CAT.IDE.H.240	Niet omgezet. Het werd niet veilig geacht om een vrijstelling zonder voorwaarden voor het gebruik van zuurstof toe te staan, en wat helikopters betreft is dat ook niet conform ICAO-bijlage 6. Er wordt alleen voor Deel SPO een vrijstelling toegestaan, onder strikte voorwaarden en met voorafgaande goedkeuring van de bevoegde autoriteit.

Bijlage 1 bij OPS 3.005(g) – lokale VFR-vluchten overdag met helikopters	Verwijzing EASA OPS	Beschrijving verschil
(14) JAR-OPS 3.1060 Navigatieplan. Zie (C)(1)(i) hierboven.	CAT.OP.MPA.175 (c) AMC1 CAT.OP.MPA.175(a)	Geen verandering.
(15) JAR-OPS 3.1235 Veiligheidsvereisten. Geldt alleen wanneer gevlogen wordt in staten waarin het nationale veiligheidsprogramma van toepassing is op de in deze bijlage geregelde activiteiten.		Niet omgezet. Valt onder het toepassingsgebied van Verordening (EG) nr. 300/2008.

Bijlage 2: Lijst van versoepelingen en voorschriften die niet van toepassing zijn op commercieel luchtvervoer van A naar A

Deel CAT

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
	CAT.GEN.MPA.115	Personeel of bemanningsleden die niet tot het cabinepersoneel behoren in het passagierscompartiment	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Passagiers of bemanningsleden die niet tot het cabinepersoneel behoren in het passagierscompartiment MAATREGELLEN OM VERWARRING DOOR PASSAGIERS TE VOORKOMEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personeel of bemanningsleden die niet tot het cabinepersoneel behoren in het passagierscompartiment BEMANNINGSLEDEN OP POSITIONERINGSVLUCHTEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A
	CAT.GEN.MPA.180	Documenten, handleidingen en informatie aan boord	Versoepelingen voor A naar A met niet-complexe luchtvaartuigen en lokale vluchten
	CAT.GEN.MPA.195	Bewaren, overleggen en gebruiken van opnames van de vluchtgegevensrecorder	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Bewaren, overleggen en gebruiken van opnames van de vluchtgegevensrecorder OPERATIONELE CONTROLES	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.GEN.MPA.195(a)	Bewaren, overleggen en gebruiken van opnames van de vluchtgegevensrecorder VERWIJDEREN VAN RECORDERS NA EEN MELDINGSPLICHTIG VOORVAL	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.GEN.MPA.195(b)	Bewaren, overleggen en gebruiken van opnames van de vluchtgegevensrecorder INSPECTIE VAN DE GEGEVENSOPNAME DOOR VLUCHTGEGEVENSRECORDERS	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.OP.MPA.100 (b)	Gebruik van luchtverkeersdiensten	Versoepelingen voor niet-complexe luchtvaartuigen

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			bij VFR-dagvluchten en lokale helikoptervluchten.
	CAT.OP.MPA.105	Gebruik van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen	Versoeplingen voor niet-complexe vleugelvliegtuigen
	CAT.OP.MPA.110(b)	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein VERTREKPROCEDURES VOOR LUCHTVAARTTERREINEN AAN LAND - HELIKOPTERS	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein INSTALLATIES VOOR NADERINGSVERLICHTING – ICAO, FAA	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein SBAS-VLUCHTUITVOERINGEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein START - VLEUGELVLIEGTUIGEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein START - HELIKOPTERS	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein NPA-, APV-, CAT I- VLUCHTUITVOERINGEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein CRITERIA VOOR HET BEPALEN VAN RVR/CMV	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein BEPALING VAN RVR/CMV/VIS-MINIMA VOOR NPA-, APV-, CAT I- VLIEGTUIGEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het	Niet relevant voor

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		luchtvaartterrein BEPALING VAN RVR/CMV/VIS-MINIMA VOOR NPA-, APV-, CAT I- HELIKOPTERS	commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein CIRCUITNADERINGEN MET VLEUGELVLIEGTUIGEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein CIRCUITNADERINGEN BOVEN LAND MET HELIKOPTERS	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1 0	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein OMREKENING VAN HET GEMELDE METEOROLOGISCH ZICHT NAAR RVR	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1 1	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein EFFECT OP DE LANDINGSMINIMA VAN TIJDELIJK NIET OF VERMINDERD FUNCTIONERENDE GRONDAPPARATUUR	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1 2	CAT.OP.MPA.110	Start- en landingsminima van het luchtvaartterrein VFR-VLUCHTEN MET ANDERS DAN COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN LUCHTVAARTUIGEN	Versoepelingen voor niet- complexe luchtvaartuigen
	CAT.OP.MPA.115	Vluchttechniek voor nadering - vleugelvliegtuigen	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Vluchttechniek voor nadering - vleugelvliegtuigen EINDNADERING MET CONTINUE DALING (CDFA)	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Vluchttechniek voor nadering - vleugelvliegtuigen NIET-PRECISIENADERINGEN ZONDER GEBRUIK VAN DE CDFA-TECHNIEK	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Vluchttechniek voor nadering - vleugelvliegtuigen VLUCHTUITVOERINGSPROCEDURES EN INSTRUCTIES EN TRAINING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
GM1	CAT.OP.MPA.115	Vluchttechniek voor nadering - vleugelvliegtuigen EINDNADERING MET CONTINUE DALING (CDFA)	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.OP.MPA.120	Naderingen met radar aan boord voor operaties over water - helikopters	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Naderingen met radar aan boord voor operaties over water - helikopters ALGEMEEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.120	Naderingen met radar aan boord voor operaties over water - helikopters ALGEMEEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.OP.MPA.125	instrumentvertrek- en naderingsprocedures	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Procedures ter beperking van geluidshinder - vleugelvliegtuigen ONTWERP VAN PROCEDURES TER BEPERKING VAN GELUIDSHINDER BIJ HET OPSTIJGEN (NADP)	Niet van toepassing op niet-complexe vleugelvliegtuigen, VFR
GM1	CAT.OP.MPA.130	Procedures ter beperking van geluidshinder - vleugelvliegtuigen TERMINOLOGIE ALGEMEEN VOORBEELD	Niet van toepassing op niet-complexe vleugelvliegtuigen, VFR
	CAT.OP.MPA.130	Procedures ter beperking van geluidshinder - vleugelvliegtuigen	Niet van toepassing op niet-complexe vleugelvliegtuigen, VFR
	CAT.OP.MPA.135(c)	Vliegroutes en vlieggebieden - algemeen	Versoepelingen voor niet-complexe luchtvaartuigen, A naar A, VFR overdag
	CAT.OP.MPA.140	Maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein voor tweemotorige vliegtuigen zonder ETOPS-toestemming	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - vluchtuitvoering met complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.OP.MPA.140(c)	Maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein voor tweemotorige	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		vleugelvliegtuigen zonder ETOPS-toestemming VLUCHTUITVOERINGSCRITEIA VOOR KLEINE TWEEMOTORIGE VLIEGTUIGEN ZONDER ETOPS-CAPACITEIT	van A naar A - vluchtuitvoering met complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.OP.MPA.140(c)	Maximale afstand tot een geschikt luchtvaartterrein voor tweemotorige vliegtuigen zonder ETOPS-toestemming KRUISSNELHEID MET EEN UITGEVALLEN MOTOR (OEI)	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - vluchtuitvoering met complexe luchtvaartuigen
	CAT.OP.MPA.150	Brandstofbeleid	Deels niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A
AMC1	CAT.OP.MPA.150(b)	Brandstofbeleid PLANNINGSCRITEIA - VLEUGELVLIEGTUIGEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A
AMC2	CAT.OP.MPA.150(b)	Brandstofbeleid LIGGING VAN HET UITWIJKLUCHTVAARTTERREIN VOOR BIJTANKEN ONDERWEG (FUEL-ERA)	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A
AMC3	CAT.OP.MPA.150(b)	Brandstofbeleid PLANNINGSCRITEIA - HELIKOPTERS	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A
GM1	CAT.OP.MPA.150(b)	Brandstofbeleid STATISTISCHE METHODE BRANDSTOF VOOR ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN - VLEUGELVLIEGTUIGEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(i)	Brandstofbeleid BRANDSTOF VOOR ONVOORZIENE OMSTANDIGHEDEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A
GM1	CAT.OP.MPA.150(c)(3)(ii)	Brandstofbeleid BESTEMMINGSUITWIJKLUCHTVAARTTERR EEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A
	CAT.OP.MPA.151(a)	Brandstofbeleid - versoepelingen	Versoepelingen voor vliegtuigen van prestatieklasse B
	CAT.OP.MPA.151(b)	Brandstofbeleid - versoepelingen	Versoepelingen voor niet-complexe vleugelvliegtuigen, MTOM 2 000 kg of minder, VFR

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			overdag
	CAT.OP.MPA.151(c)	Brandstofbeleid - versoepelingen	Versoepelingen voor niet-complexe helikopters en lokale helikoptervluchten
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Voorlichting van passagiers VLUCHTUITVOERINGEN MET EEN PILOOT ZONDER CABINEPERSONEEL VOORLICHTING VAN PASSAGIERS	Versoepelingen voor vluchtuitvoeringen met één piloot zonder cabinepersoneel
	CAT.OP.MPA.175	Vorbereiding van de vlucht	Versoepeling voor VFR-vluchten van A naar A met niet-complexe vleugelvliegtuigen; lokale VFR-dagvluchten met niet-complexe helikopters
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Vorbereiding van de vlucht NAVIGATIEPLAN – COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN LUCHTVAARTUIGEN	Niet van toepassing op niet-complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.OP.MPA.175(a)	Vorbereiding van de vlucht NAVIGATIEPLAN - ANDERS DAN COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN LUCHTVAARTUIGEN EN LOKALE VLUCHTEN	Niet van toepassing op VFR-vluchten van A naar A met niet-complexe vleugelvliegtuigen; lokale VFR-dagvluchten met niet-complexe helikopters; Versoepelingen voor VFR-vluchten anders dan van A naar A met niet-complexe luchtvaartuigen en voor lokale VFR-dagvluchten anders dan met niet-complexe helikopters
GM1	CAT.OP.MPA.175(b)(5)	Vorbereiding van de vlucht CONVERSIETABELLEN	Niet van toepassing op VFR-vluchten van A naar A met niet-complexe vleugelvliegtuigen; lokale VFR-dagvluchten met niet-complexe helikopters
	CAT.OP.MPA.180	Selectie van luchtvaartterreinen - vleugelvliegtuigen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
	CAT.OP.MPA.181	Selectie van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen - helikopters	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selectie van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen - helikopters WEERSVOORSPELLING VOOR DE LANDING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selectie van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen - helikopters OFFSHORE- UITWIJKLUCHTVAARTTERREINEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Selectie van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen - helikopters WEERSVOORSPELLING VOOR DE LANDING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(b)(1)	Selectie van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen - helikopters LUCHTVAARTTERREIN AAN DE KUST	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181(d)	Selectie van luchtvaartterreinen en exploitatievestigingen - helikopters OFFSHORE- UITWIJKLUCHTVAARTTERREINEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.OP.MPA.185	Planningsminima voor IFR-vluchten - vleugelvliegtuigen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Planningsminima voor IFR-vluchten - vleugelvliegtuigen PLANNINGSMINIMA VOOR UITWIJKLUCHTVAARTTERREINEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Planningsminima voor IFR-vluchten - vleugelvliegtuigen WEERSVOORSPELLINGEN VOOR HET LUCHTVAARTTERREIN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.OP.MPA.186	Planningsminima voor IFR-vluchten - helikopters	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Planningsminima voor IFR-vluchten - helikopters PLANNINGSMINIMA VOOR	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		UITWIJKLUCHTVAARTTERREINEN	
	CAT.OP.MPA.210	Bemanningsleden op werkplekken	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - meerkoppige bemanning / vluchtuitvoering met cabinepersoneel
AMC1	CAT.OP.MPA.210(b)	Bemanningsleden op werkplekken ZITPLAATSEN VOOR CABINEPERSONEEL	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - vluchtuitvoering met cabinepersoneel
	CAT.OP.MPA.220	Hulpmiddelen voor noodevacuatie	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.OP.MPA.245	Weersomstandigheden – alle luchtvaartuigen	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.OP.MPA.246	Weersomstandigheden - vleugelvliegtuigen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.OP.MPA.255	IJs en andere verontreinigingen - vliegprocedures	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - vluchten onder verwachte of feitelijke ijsafzettingssomstandigheden
AMC1	CAT.OP.MPA.255	IJs en andere verontreinigingen - vliegprocedures VLUCHT ONDER VERWACHTE OF FEITELIJKE IJSAFZETTINGSOMSTANDIGHEDEN - VLEUGELVLIEGTUIGEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - vluchten onder verwachte of feitelijke ijsafzettingssomstandigheden
AMC2	CAT.OP.MPA.255	IJs en andere verontreinigingen – vliegprocedures VLUCHT ONDER VERWACHTE OF FEITELIJKE IJSAFZETTINGSOMSTANDIGHEDEN - HELIKOPTERS	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - vluchten onder verwachte of feitelijke ijsafzettingssomstandigheden

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			en
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Brandstofbeheer tijdens de vlucht - helikopters COMPLEXE MOTORAANGEDREVEN HELIKOPTERS, ANDERS DAN LOKALE VLUCHTEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen/anders dan lokale vluchten
GM1	CAT.OP.MPA.290	Grondnaderingmelding TERREINSIGNALERINGS- EN WAARSCHUWINGSSYSTEEM (TAWS) - TRAININGSPROGRAMMA'S VOOR DE COCKPITBEMANNING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.OP.MPA.295	Gebruik van waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS) ACAS-TRAININGSPROGRAMMA'S VOOR DE COCKPITBEMANNING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.OP.MPA.295	Gebruik van waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS) ALGEMEEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.OP.MPA.295	Gebruik van waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht (ACAS)	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.OP.MPA.305	Inzetten en voortzetten van de nadering	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305(e)	Inzetten en voortzetten van de nadering VISUELE REFERENTIEPUNTEN VOOR INSTRUMENTNADERINGEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.OP.MPA.310	Operationele procedures – drempeloverschrijdingshoogte - vleugelvliegtuigen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Algemeen GEGEVENS OVER NATTE EN VERONTREINIGDE BANEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.200	Algemeen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.205	De start VERLIES VAN BAANLENGTE TEN GEVOLGE VAN HET UITLIJNEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.POL.A.205	De start STAAT VAN HET OPPERVLAK VAN DE BAAN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.205	De start	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.210	Vermijden van hindernissen bij de start VERMIJDEN VAN HINDERNISSEN BIJ DE START	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC2	CAT.POL.A.210	Vermijden van hindernissen bij de start EFFECT VAN DWARSHELLINGSHOEKEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC3	CAT.POL.A.210	Vermijden van hindernissen bij de start VEREISTE NAVIGATIENAUWKEURIGHEID	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.POL.A.210	Vermijden van hindernissen bij de start NOODPROCEDURES TER VERMIJDING VAN HINDERNISSEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.210	Vermijden van hindernissen bij de start	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.215	En-route – met één uitgevallen motor (One Engine Inoperative, OEI) ROUTEANALYSE	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.215	En-route – met één uitgevallen motor (OEI)	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.220	En-route – vliegtuigen met drie of meer motoren, waarvan twee uitvallen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC2	CAT.POL.A.225	De landing – bestemmings- en uitwijkvluchtvaartterreinen AFGEBROKEN NADERING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.225	De landing – bestemmings- en uitwijkvluchtvaartterreinen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.225	De landing – bestemmings- en uitwijkvluchtvaartterreinen HOOGTEMETING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.POL.A.225	De landing – bestemmings- en uitwijkvluchtvaartterreinen GRADIENT VAN DE AFGEBROKEN NADERING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.230	De landing – bestemmings- en uitwijkvluchtvaartterreinen BEREKENING PRESTATIEGEGEVENS AUTOMATISCHE LANDINGSAFSTAND	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.230	De landing – droge banen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.POL.A.230	De landing – droge banen LANDINGSMASSA	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.235	De landing – natte en verontreinigde banen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.240	Goedkeuring van vluchtuitvoeringen met verhoogde dwarshellingshoeken	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.245	Goedkeuring van steilenaderingsprocedures	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.250	Goedkeuring voor korte landingen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.310	Hoogtemarge boven hindernissen bij de start – meermotorige vliegtuigen STARTVLEIEGPAD - NAVIGATIE MET VISUELE KOERSGELEIDING	Versoepeling voor vliegtuigen van prestatieklasse B, VFR overdag
	CAT.POL.A.310 (e)	Hoogtemarge boven hindernissen bij de start – meermotorige vliegtuigen	Versoepeling voor vliegtuigen van prestatieklasse B, VFR overdag
	CAT.POL.A.345	Goedkeuring van steilenaderingsprocedures	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen / drempelhoogte 35 voet of meer
	CAT.POL.A.400	De start	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.POL.A.400	De start STAAT VAN HET OPPERVLAKE VAN DE BAAN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.400	De start VERLIES VAN BAANLENGTE TEN GEVOLGE VAN HET UITLIJNEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC2	CAT.POL.A.400	De start HELLING VAN DE BAAN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.405	Vermijden van hindernissen bij de start	Niet relevant voor

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.405	Vermijden van hindernissen bij de start EFFECT VAN DWARSHELLINGSHOEKEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC2	CAT.POL.A.405	Vermijden van hindernissen bij de start VEREISTE NAVIGATIENAUWKEURIGHEID	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.410	En-route – alle motoren in werking	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.415	En-route – één uitgevallen motor	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.415	En-route – één uitgevallen motor ROUTEANALYSE	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.420	En-route – vliegtuigen met drie of meer motoren, waarvan twee zijn uitgevallen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.425	De landing – bestemmings- en uitwijkvluchtvaartterreinen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.425	De landing – bestemmings- en uitwijkvluchtvaartterreinen HOOGTEMETING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.430	De landing – droge banen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.POL.A.430	De landing – droge banen	Niet relevant voor

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		CORRECTIEFACTOREN VOOR DE LANDINGSAFSTAND	commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC2	CAT.POL.A.430	De landing – droge banen HELLING VAN DE BAAN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.POL.A.430	De landing – droge banen LANDINGSMASSA	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.A.435	De landing – natte en verontreinigde banen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
	CAT.POL.H.110	Rekening houden met hindernissen	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.POL.H.210	Startvliegpapad	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.POL.MAB.105	Massa- en zwaartepuntsdocumentatie	Versoepelingen voor vliegtuigen van prestatieklasse B en helikopters voor vermelding van de zwaartepuntligging in de massa- en zwaartepuntsdocumentatie
	CAT.IDE.A.120	Inrichting om de voorruit vrij van neerslag te houden	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – voorschrift voor complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.120	Inrichting om de voorruit vrij van neerslag te houden - INRICHTING OM EEN DEEL VAN DE VOORRUIT VRIJ VAN NEERSLAG TE HOUDEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – voorschrift voor complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.130	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en	Deels niet relevant voor

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur	commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR; deels versoepeling voor niet-complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.130 (a)(5)	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur SLIPAANWIJZER	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 (b)	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur HOOGTEMETERS – IFR-VLUCHTEN OF NACHTVLUCHTEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (e)	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur INRICHTING OM TE WAARSCHUWEN VOOR UITVAL VAN DE INRICHTING TER VOORKOMING VAN STORINGEN IN HET SYSTEEM VOOR HET AANGEGVEN VAN DE VLIEGSNELHEID WEGENS CONDENSATIE OF IJSVORMING	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 (i)	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur RESERVE-INRICHTING STAND	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130(j)	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur KAARTHOUDEUR	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.A.135	Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.A.140	Hoogtemeldingssysteem	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen / MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.150	Terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS)	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			luchtvaartuigen / MOPSC > 9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (TAWS) WAARSCHUWING VOOR OVERMATIGE NEERWAARTSE AFWIJKING TEN OPZICHTE VAN DE GLIJHELLING VOOR KLASSE A TAWS	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen / MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.155	Boordinstallatie ter voorkoming van botsingen (ACAS)	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen / MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.160	Weerradarapparatuur aan boord	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen / MOPSC > 9 / vleugelvliegtuigen met drukcabine
AMC1	CAT.IDE.A.160	Weerradarapparatuur aan boord ALGEMEEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen / MOPSC > 9 / vleugelvliegtuigen met drukcabine
	CAT.IDE.A.165	Aanvullende apparatuur voor vluchtuitvoering bij mogelijke ijsvorming bij nacht	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - vluchtuitvoering onder verwachte of feitelijke ijsafzettingsomstandigheden
	CAT.IDE.A.170	Intercomsysteem voor de cockpitbemanning	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vluchtuitvoering met meerdere piloten
AMC1	CAT.IDE.A.170	Intercomsysteem voor de cockpitbemanning TYPE INTERCOM VOOR DE COCKPITBEMANNING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vluchtuitvoering met meerdere piloten

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
	CAT.IDE.A.175	Intercomsysteem voor bemanningsleden	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.175	Intercomsysteem voor bemanningsleden SPECIFICATIES	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.180	Omroepinstallatie	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.180	Omroepinstallatie SPECIFICATIES	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.185	Cockpitgeluidsrecorder	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.185	Cockpitgeluidsrecorder ALGEMEEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.190	Vluchtgegevensrecorder	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.190	Vluchtgegevensrecorder LIJST VAN OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR VLIEGTUIGEN WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 JANUARI 2016	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC2	CAT.IDE.A.190	Vluchtgegevensrecorder LIJST VAN OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR VLIEGTUIGEN WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 APRIL 1998	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		EN VOOR 1 JANUARI 2016	
AMC3	CAT.IDE.A.190	Vluchtgegevensrecorder PRESTATIESPECIFICATIES VOOR DE OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR VLIEGTUIGEN WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 APRIL 1998 EN VOOR 1 JANUARI 2016	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC4	CAT.IDE.A.190	Vluchtgegevensrecorder LIJST VAN OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR VLIEGTUIGEN WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 JUNI 1990 TOT EN MET 31 MAART 1998	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC5	CAT.IDE.A.190	Vluchtgegevensrecorder PRESTATIESPECIFICATIES VOOR DE OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR VLIEGTUIGEN WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 JUNI 1990 TOT EN MET 31 MAART 1998	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC6	CAT.IDE.A.190	Vluchtgegevensrecorder LIJST VAN OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR VLIEGTUIGEN WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN VOOR 1 JUNI 1990	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.195	Apparatuur voor de registratie van datalinkcommunicatie	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.195	Apparatuur voor de registratie van datalinkcommunicatie ALGEMEEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.IDE.A.195	Apparatuur voor de registratie van datalinkcommunicatie ALGEMEEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
	CAT.IDE.A.200	Gecombineerde recorder	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.200	Gecombineerde recorder ALGEMEEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.210	"Fasten seat belt"- en "no smoking"- tekens	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - passagiers niet zichtbaar vanuit de stoelen van de cockpitbemanning
	CAT.IDE.A.215	Interne deuren en gordijnen	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – grote vleugelvliegtuigen
AMC1	CAT.IDE.A.215	Interne deuren en gordijnen OPSCHRIFT	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – grote vleugelvliegtuigen
	CAT.IDE.A.225	Medisch noodpakket	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.225	Medisch noodpakket INHOUD VAN MEDISCH NOODPAKKET	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC2	CAT.IDE.A.225	Medisch noodpakket VERVOER OP BEVEILIGDE WIJZE	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC3	CAT.IDE.A.225	Medisch noodpakket TOEGANG TOT MEDISCH NOODPAKKET	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe luchtvaartuigen
AMC4	CAT.IDE.A.225	Medisch noodpakket ONDERHOUD VAN MEDISCH	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - complexe

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		NOODPAKKET	luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.230	Eerstehulpzuurstof	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vluchten op hoogten boven 25 000 voet
GM1	CAT.IDE.A.230	Eerstehulpzuurstof ALGEMEEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vluchten op hoogten boven 25 000 voet
	CAT.IDE.A.235	Aanvullende ademhalingszuurstof – vliegtuigen met drukcabine	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vliegtuigen met drukcabine
AMC1	CAT.IDE.A.235	Aanvullende ademhalingszuurstof – vliegtuigen met drukcabine ALGEMEEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vliegtuigen met drukcabine
AMC2	CAT.IDE.A.235	Aanvullende ademhalingszuurstof – vliegtuigen met drukcabine ZUURSTOFVEREISTEN VOOR PERSONEELSLEDEN DIE ZIJN GEZETEN OP COCKPITSTOLEN IN DE COCKPIT EN CABINEPERSONEEL AAN BOORD BOVEN HET VEREISTE MINIMUMAANTAL CABINEPERSONEELSLEDEN	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vliegtuigen met drukcabine
GM1	CAT.IDE.A.235	Aanvullende ademhalingszuurstof – vliegtuigen met drukcabine ZUURSTOFMASKERS VAN EEN TYPE DAT SNEL KAN WORDEN OPGEZET	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vliegtuigen met drukcabine
	CAT.IDE.A.245	Beschermende ademhalingsapparatuur voor de bemanning	Niet relevant voor / niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – vliegtuigen met drukcabine / complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.245	Beschermende ademhalingsapparatuur	Niet relevant voor / niet

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		voor de bemanning BESCHERMENDE ADEMHALINGSAPPARATUUR (PBE)	van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – vliegtuigen met drukcabine / complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.255	Bijlen en breekijzers	Niet relevant voor / niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – vliegtuigen met drukcabine / complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.255	Bijlen en breekijzers OPBERGEN VAN BIJLEN EN BREEKIJZERS	Niet relevant voor / niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – vliegtuigen met drukcabine / complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.265	Hulpmiddelen voor noodevacuatie	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – drempelhoogte nooduitgang meer dan zes voet
	CAT.IDE.A.270	Megafoons	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafoons PLAATSING VAN MEGAFOONS	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.A.275	Noodverlichting en -markering	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen / MOPSC > 9
	CAT.IDE.A.325	Koptelefoons	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
AMC1	CAT.IDE.A.325	Koptelefoons ALGEMEEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Koptelefoons ALGEMEEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.A.335	Audioschakelpaneel	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.A.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten TWEE ONAFHANKELIJKE COMMUNICATIE- INRICHTINGEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten AANVAARDBAAR AANTAL EN TYPE COMMUNICATIE- EN NAVIGATIEAPPARATEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten AANVAARDBAAR AANTAL EN TYPE COMMUNICATIE- EN NAVIGATIEAPPARATEN	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten UITVAL VAN EEN ENKELE EENHEID	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR

TE.RPRO.00036-001© Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart. Alle rechten
voorbehouden.

Op dit document rust auteursrecht. Gedrukte kopieën worden niet gecontroleerd. Raadpleeg revisiestatus via
EASA-internet/-intranet..

Pagina 83 van 101

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
		HF-APPARATUUR OP BEPAALDE MNPS-ROUTES	
GM1	CAT.IDE.A.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten EISEN VAN DE TOEPASSELIJKE LUCHTVERKEERSDIENSTEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.H.115	Lichten	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Lichten LANDINGSLICHT	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.H.130	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (e)	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur INRICHTING OM TE WAARSCHUWEN VOOR UITVAL VAN DE INRICHTING TER VOORKOMING VAN STORINGEN IN HET SYSTEEM VOOR HET AANGEVEN VAN DE VLIEGSNELHEID WEGENS CONDENSATIE OF IJSVORMING	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (f) (6)	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur VERLICHTING VAN DE RESERVE-INRICHTING OM DE STAND TE METEN EN WEER TE GEVEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 (i)	IFR-vluchten of nachtvluchten – vlieg- en navigatie-instrumenten en bijbehorende apparatuur KAARTHOUDEUR	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.H.135	Aanvullende uitrusting voor IFR-vluchten met één piloot	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.H.160	Weerradarapparatuur aan boord	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			van A naar A - IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Weerradarapparatuur aan boord ALGEMEEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.H.165	Aanvullende apparatuur voor vluchtuitvoering bij mogelijke ijsvorming bij nacht	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - vluchten onder verwachte of feitelijke ijsafzettingssomstandigheden
	CAT.IDE.H.170	Intercomsysteem voor de cockpitbemanning	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – context van meerdere piloten
AMC1	CAT.IDE.H.170	Intercomsysteem voor de cockpitbemanning TYPE INTERCOM VOOR DE COCKPITBEMANNING	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – context van meerdere piloten
	CAT.IDE.H.175	Intercomsysteem voor bemanningsleden	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vervoer van bemanning anders dan cockpitbemanning
AMC1	CAT.IDE.H.175	Intercomsysteem voor bemanningsleden KENMERKSPECIFICATIES	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A – vervoer van bemanning anders dan cockpitbemanning
	CAT.IDE.H.180	Omroepsysteem	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.H.185	Cockpitgeluidsrecorder	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.H.185	Cockpitgeluidsrecorder ALGEMEEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
	CAT.IDE.H.190	Vluchtgegevensrecorder	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.H.190	Vluchtgegevensrecorder LIJST VAN OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR HELIKOPTERS MET EEN MCTOM VAN MEER DAN 3 175 KG WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 JANUARI 2016	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC2	CAT.IDE.H.190	Vluchtgegevensrecorder LIJST VAN OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR HELIKOPTERS MET EEN MCTOM VAN MEER DAN 3 175 KG WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 AUGUSTUS 1999 EN VOOR 1 JANUARI 2016 EN HELIKOPTERS MET EEN MCTOM VAN MEER DAN 7 000 KG OF EEN MPSC VAN MEER DAN NEGEN WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 JANUARI 1989 EN VOOR 1 AUGUSTUS 1999	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC3	CAT.IDE.H.190	Vluchtgegevensrecorder PRESTATIESPECIFICATIES VOOR DE OP TE NEMEN PARAMETERS VOOR HELIKOPTERS MET EEN MCTOM VAN MEER DAN 3 175 KG WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 AUGUSTUS 1999 EN VOOR 1 JANUARI 2016 EN HELIKOPTERS MET EEN MCTOM VAN MEER DAN 7 000 KG OF EEN MPSC VAN MEER DAN NEGEN WAARVOOR HET INDIVIDUELE BEWIJS VAN LUCHTWAARDIGHEID VOOR HET EERST IS AFGEGEVEN OP OF NA 1 JANUARI 1989 EN VOOR 1 AUGUSTUS 1999	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.H.195	Datalinkopnames	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
			van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.H.195	Datalinkopnames ALGEMEEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
GM1	CAT.IDE.H.195	Datalinkopnames ALGEMEEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.H.200	Combinatie van een vluchtgegevensrecorder en cockpitgeluidsrecorder	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.H.200	Combinatie van een vluchtgegevensrecorder en cockpitgeluidsrecorder ALGEMEEN	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.H.240	Aanvullende ademhalingszuurstof – helikopters zonder drukcabine	Versoepelingen voor niet-complexe helikopters zonder drukcabine
	CAT.IDE.H.270	Megafoons	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafoons PLAATSING VAN MEGAFOONS	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.H.275	Noodverlichting en -markering	Niet van toepassing op commercieel luchtvervoer van A naar A – complexe luchtvaartuigen
	CAT.IDE.H.335	Audioschakelpaneel	Niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
	CAT.IDE.H.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR

	Referentie voorschrift	Titel voorschrift	Toelichting
AMC1	CAT.IDE.H.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten TWEE ONAFHANKELIJKE COMMUNICATIE- INRICHTINGEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten AANVAARDBAAR AANTAL EN TYPE COMMUNICATIE- EN NAVIGATIEAPPARATEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten UITVAL VAN EEN ENKELE EENHEID	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR
GM1	CAT.IDE.H.345	Communicatie- en navigatieapparatuur voor IFR-vluchten, of VFR-vluchten langs routes waar de navigatie niet is gebaseerd op visuele oriëntatiepunten EISEN VAN DE TOEPASSELIJKE LUCHTVERKEERSDIENSTEN	Deels niet relevant voor commercieel luchtvervoer van A naar A - IFR

Bijlage 3: Gebruikte acroniemen en afkortingen

AAC	administratieve luchtvaartcommunicatie (Aeronautical Administrative Communication)
AAD	toegewezen afwijking van de vlieghoogte (Assigned Altitude Deviation)
AAL	boven luchthaventerreinniveau (Above Aerodrome Level)
AC	wisselstroom (Alternating Current)
ACAS II	waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen in de lucht van de tweede generatie (Airborne Collision Avoidance System II)
ADF	automatische richtingzoeker (Automatic Direction Finder)
ADG	pneumatische generator (Air-Driven Generator)
ADS	automatische afhankelijke surveillance (Automatic Dependent Surveillance)
ADS-B	automatische afhankelijke surveillance – radio-omroep (Automatic Dependent Surveillance - Broadcast)
ADS-C	automatische afhankelijke surveillance – contract (Automatic Dependent Surveillance - Contract)
AeMC	luchtvaartgeneeskundig centrum (Aero-Medical Centre)
AEO	met alle motoren in werking (All Engines Operating)
AFCS	automatisch vluchtbesturingssysteem (Automatic Flight Control System)
AFM	vlieghandboek (Aircraft Flight Manual)
AFN	vluchtmelding (Aircraft Flight Notification)
AFN	melding ATS-voorzieningen (ATS Facilities Notification)
AGL	boven grondniveau (Above Ground Level)
AHRS	standkoersreferentiesysteem (Attitude Heading Reference System)
AIS	luchtvaartinlichtingendienst (Aeronautical Information Service)
ALS	naderingsverlichtingssysteem (Approach Lighting System)
ALSF	naderingsverlichtingssysteem met knipperlichtcyclus (Approach Lighting System with sequenced Flashing lights)

AMC	aanvaardbare wijze van naleving (Acceptable Means of Compliance)
AMSL	boven gemiddeld zeeniveau (Above Mean Sea Level)
ANP	feitelijke navigatieprestaties (Actual Navigation Performance)
AOC	air operator certificate (AOC)
APCH	nadering (APproaCH)
APU	hulpagregaat (Auxiliary Power Unit)
APV	naderingsprocedure met verticale geleiding (Approach Procedure with Vertical guidance)
AR	ATS-route (ATS Route)
AR	vereiste vergunning (Authorisation Required)
AR	vereisten voor autoriteiten (Authority Requirements)
ARA	nadering met radar aan boord (Airborne Radar Approach)
ASC	Comité inzake veiligheid van de luchtvaart (Air Safety Committee)
ASDA	beschikbare start-stopplengte (Accelerate-Stop Distance Available)
ATC	luchtverkeersleiding (Air Traffic Control)
ATO	erkende opleidingsorganisatie (Approved Training Organisation)
ATPL	bewijs van bevoegdheid als verkeersvlieger (Airline Transport Pilot Licence)
ATQP	alternatief opleidings- en kwalificatieprogramma (Alternative Training and Qualification Programme)
ATS	luchtverkeersdiensten (Air Traffic Services)
Avgas	vliegtuigbrandstof (Aviation gasoline)
AVTAG	vluchtige, 'wide-cut'-brandstof
B-RNAV	basisgebiedsnavigatie (Basic RNAV)
BALS	elementair naderingsverlichtingssysteem (Basic Approach Lighting System)
CAP	toegangsparameters voor de luchtverkeersleider (Controller Access Parameters)

CDFA	eindnadering met continue daling (Continuous Descent Final Approach)
CDL	configuratie-afwijkingenlijst (Configuration Deviation List)
CFIT	botsing met de grond, ondanks dat het vliegtuig volledig bestuurbaar en onder controle was (Controlled Flight Into Terrain)
CG	zwaartepunt (Centre of Gravity)
cm	centimeter
CM	configuratie-/contextbeheer (Configuration/Context Management)
CMA	aanpak van permanent toezicht (Continuous Monitoring Approach)
CMV	geconverteerd meteorologisch zicht (Converted Meteorological Visibility)
CMPA	complex motoraangedreven luchtvaartuig (Complex Motor-Powered Aircraft)
CofA	bewijs van luchtwaardigheid (Certificate of Airworthiness)
CPA	dichtstbijzijnd naderingspunt (Closest Point of Approach)
CPDLC	datalinkcommunicatie tussen luchtverkeersleider en piloot (Controller Pilot Data Link Communications)
CPL	bewijs van bevoegdheid als beroepsvlieger (Commercial Pilot Licence)
CRM	boordpersoneelsbeheer (Crew Resource Management)
CRT	instrument ter ondersteuning van het commentaarproces (Comment Response Tool)
CVR	cockpitgeluidsrecorder (Cockpit Voice Recorder)
DA	beslissingshoogte (Decision Altitude)
D-ATIS	datalink - automatische terminalinformatiedienst (Data Link - Automatic Terminal Information Service)
DC	gelijkstroom (Direct Current)
DCL	toestemming voor vertrek (Departure Clearance)
DDM	verschil in modulatie diepte (Difference in Depth of Modulation)
D-FIS	datalink - vluchtinformatiedienst (Data link - Flight Information Service)
DGOR	melding voorval gevaarlijke goederen (Dangerous Goods Occurrence Report)

DH	beslissingshoogte (Decision Height)
DME	afstandmeetapparatuur (Distance Measuring Equipment)
D-OTIS	datalink - operationele terminalinformatiedienst (Data link - Operational Terminal Information Service)
DR	beslissingsbereik (Decision Range)
DSTRK	gewenste vliegroute (Desired Track)
EASP	Europees programma voor de veiligheid van de luchtvaart (European Aviation Safety Programme)
EC	Europese Commissie
EFB	elektronische vliegtas (Electronic Flight Bag)
EFIS	elektronisch vlieginstrumentensysteem (Electronic Flight Instrument System)
EGT	uitlaatgastemperatuur (Exhaust Gas Temperature)
ELT(AD)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch inzetbaar) (Emergency Locator Transmitter (Automatically Deployable))
ELT(AF)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch vast) (Emergency Locator Transmitter (Automatic Fixed))
ELT(AP)	plaatsaanduidende noodzender (automatisch draagbaar) (Emergency Locator Transmitter (Automatic Portable))
ELT(S)	plaatsaanduidende noodzender voor overlevenden (Emergency Locator Transmitter (Survival))
EPE	schatting van positiefout (Estimate of Position Error)
EPR	motordrukverhouding (Engine Pressure Ratio)
EPU	schatting van positieonzekerheid (Estimate of Position Uncertainty)
ERA	en-route-uitwijkvluchtvaartterrein (En-Route Alternate (aerodrome))
ESSG	Europese SAFA-stuurgroep
ETOPS	vluchtuitvoeringen met tweemotorige vleugelvliegtuigen over langere afstanden (Extended range Twin-engine OPERATIONs)
ETSO	European Technical Standards Order
EUROCAE	Europese Organisatie voor burgerluchtvaartapparatuur (European Organisation for Civil Aviation Equipment)

EVS	zichtverbeteringssysteem (Enhanced Vision System)
FAA	federale luchtvaartadministratie van de VS (Federal Aviation Administration)
FAF	vaste eindnaderingshoogte (Final Approach Fix)
FAK	verbandtrommel voor eerste hulp bij ongevallen (First-Aid Kit)
FALS	volledig naderingsverlichtingssysteem (Full Approach Lighting System)
FANS	toekomstig luchtvaartnavigatiesysteem (Future Air Navigation System)
FAP	eindnaderingspunt (Final Approach Point)
FATO	gebied voor eindnadering en opstijgen (Final Approach and Take-Off area)
FDM	vluchtgegevenscontrole (Flight Data Monitoring)
FDR	vluchtgegevensrecorder (Flight Data Recorder)
FFS	volledige vluchtsimulator (Full Flight Simulator)
FI	vlieginstructeur (Flight Instructor)
FL	vliegniveau (Flight Level)
FM	frequentiemodulator (Frequency Modulator)
FMS	vluchtbeheersysteem (Flight Management System)
FOR	zoekveld (Field Of Regard)
FOV	gezichtsveld (Field Of View)
FSTD	vluchtsimulator (Flight Simulation Training Device)
ft	voet (feet)
FTD	vluchtopleidingstoestel (Flight Training Device)
g	gram
g	zwaartekracht (gravity)
GBAS	systeem voor verbetering van navigatiegegevens op basis van een grondstation (Ground-Based Augmentation System)
GCAS	waarschuwingssysteem ter voorkoming van botsingen met de grond (Ground Collision Avoidance System)

GIDS	systeem voor detectie van ijs op de grond (Ground Ice Detection System)
GLS	GBAS-landingssysteem (GBAS Landing System)
GM	richtsnoeren (Guidance Material)
GNSS	wereldwijd satellietnavigatiesysteem (Global Navigation Satellite System)
GPS	wereldwijd plaatsbepalingssysteem (Global Positioning System)
GPWS	grondnaderingswaarschuwingssysteem (Ground Proximity Warning System)
HEMS	medisch helikopterteam (Helicopter Emergency Medical Service)
HF	hoge frequentie (High Frequency)
HI/MI	hoge intensiteit/middelhoge intensiteit (High Intensity/Medium Intensity)
HIALS	naderingsverlichtingssysteem met hoge intensiteit (High Intensity Approach Lighting System)
HLL	lijst van beperkingen voor helikopterdeks (Helideck Limitations List)
HoT	bewaartijd (Hold-over Time)
hPa	hectopascal
HUD	head-updisplay (Head-Up Display)
HUDLS	head-updisplaylandingssysteem (Head-Up Guidance Landing System)
IAF	vast beginpunt voor beginnadering (Initial Approach Fix)
IALS	verlichtingssysteem voor de voortgezette nadering (Intermediate Approach Lighting System)
ICAO	Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organisation)
IF	beginpunt voortgezette nadering (Intermediate Fix)
IFR	instrumentvliegvoorschriften (Instrument Flight Rules)
IGE	in grondeffect (In Ground Effect)
ILS	instrumentlandingssysteem (Instrument Landing System)
IMC	instrumentweersomstandigheden (Instrument Meteorological Conditions)

inHg	inch Hg
INS	traagheidsnavigatiesysteem (Inertial Navigation System)
IORS	intern incidentmeldingssysteem (Internal Occurrence Reporting System)
IP	plaats van tussenlanding (Intermediate Point)
IR	uitvoeringsvoorschrift (Implementing Rule)
IRNAV/IAN	geïntegreerde gebiedsnavigatie (Integrated Regional NAVigation / Integrated Area Navigation)
IRS	traagheidsreferentiesysteem (Inertial Reference System)
ISA	internationale standaardatmosfeer (International Standard Atmosphere)
IV	intraveneus (Intra-Venous)
JAA	gezamenlijke luchtvaartautoriteiten (Joint Aviation Authorities)
JAR	gezamenlijke luchtvaartvoorschriften (Joint Aviation Requirements)
JET 1 / A / A1	kerosine
JET B	vluchtige, 'wide-cut'-brandstof
JIP	gezamenlijke implementatieprocedure (Joint Implementing Procedure)
JP-4	vluchtige, 'wide-cut'-brandstof
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	formule van Ktitorov, Simin en Sindalovskii
kt	knoop (knot)
LAT/LONG	breedtegraad/lengtegraad (LATitude/LONGitude)
LED	lichtuitzendende diode (Light-Emitting Diode)
LIFUS	lijnvliegen onder toezicht (Line Flying Under Supervision)
LNAV	laterale navigatie (Lateral NAVigation)
LoA	akkoordverklaring (Letter of Agreement)
LOC	koerslijnbaken (LOCALiser)

LOE	lijngeoriënteerde evaluatie (Line-Oriented Evaluation)
LOFT	lijngeoriënteerde vliegopleiding (Line-Oriented Flight Training)
LOS	hindernisbeperkend vlak (Limited Obstacle Surface)
LOUT	laagste temperatuur voor operationeel gebruik (Lowest Operational Use Temperature)
LP	prestaties koerslijnbaken (Localiser Performance)
LPV	laterale precisie bij nadering met verticale geleiding (Lateral Precision with Vertical guidance approach)
LRNS	langeafstandsnavigatiesysteem (Long-Range Navigation System)
LVO	slechtzichtvluchten (Low-Visibility Operations)
LVP	procedures voor slechtzichtvluchten (Low-Visibility Procedures)
LVTO	slechtzichtstart (Low-Visibility Take-Off)
m	meter
MALS	naderingsverlichtingssysteem met middelhoge intensiteit (Medium-intensity Approach Lighting System)
MALSF	naderingsverlichtingssysteem met middelhoge intensiteit en knipperlichtcyclus (Medium-intensity Approach Lighting System with sequenced Flashing lights)
MALSR	naderingsverlichtingssysteem met middelhoge intensiteit en richtlijnbakens (Medium-intensity Approach Lighting System with Runway alignment indicator lights)
MAPt	punt van afgebroken nadering (Missed Approach Point)
MCTOM	gecertificeerde maximale startmassa (Maximum Certified Take-Off Mass)
MDA	minimumdalingshoogte (Minimum Descent Altitude)
MDA/H	minimumdalingshoogte (Minimum Descent Altitude/Height)
MDH	minimumdalingshoogte (Minimum Descent Height)
MEA	laagste veilige en-route-hoogte (Minimum safe En-route Altitude)
MUL	minimumuitrustingslijst
METAR	weerbericht luchtvaartterrein (METeorological Aerodrome Report)
MGA	laagste veilige gridhoogte (Minimum safe Grid Altitude)
MHz	Megahertz

MID	halverwege (MIDpoint)
ml	milliliter
MLS	microgolflandingssysteem (Microwave Landing System)
BMUL	basisminimumuitrustingslijst
MNPS	minimumprestatiespecificaties op het gebied van navigatie (Minimum Navigation Performance Specifications)
MOC	minimumafstand tot hindernissen (Minimum Obstacle Clearance)
MOCA	laagste hindernisvrije hoogte (Minimum Obstacle Clearance Altitude)
MOPS	minimumnorm voor operationele prestaties (Minimum Operational Performance Standard)
MORA	laagste off-route-hoogte (Minimum Off-Route Altitude)
MPSC	maximaal toelaatbare passagiersconfiguratie (Maximum Passenger Seating Configuration)
mSv	millisievert
NADP	procedures ter beperking van geluidshinder bij het opstijgen (Noise Abatement Departure Procedure)
NALS	geen naderingsverlichtingssysteem (No Approach Lighting System)
NAV	navigatie
NDB	ongericht of rondomstralend baken (Non-Directional Beacon)
N _F	snelheidsvrije kracht turbine
NM	zeemijl (Nautical Mile)
NOTAM	kennisgeving aan luchtvaardenden (NOtice to AirMen)
NPA	niet-precisienadering (Non-Precision Approach)
NVG	nachtkijker (Night-Vision Goggles)
OAT	buitentemperatuur (Outside Air Temperature)
OCH	hindernisvrije hoogte (Obstacle Clearance Height)
OCL	oceanvrijgave (Oceanic Clearance)
ODALS	alzijdig gericht naderingsverlichtingssysteem (OmniDirectional Approach Lighting System)

OEI	met één uitgevallen motor (One-Engine-Inoperative)
OFS	hindernisvrij vlak (Obstacle-Free Surface)
OGE	zonder grondeffect (Out of Ground Effect)
OIP	verschilbeginpunt (Offset Initiation Point)
OM	vluchthandboek (Operations Manual)
ONC	operationele navigatiekaart (Operational Navigation Chart)
OSD	gegevens voor operationele geschiktheid (Operational Suitability Data)
otCMPA	anders dan complex motoraangedreven luchtvaartuig (other-than-Complex Motor-Powered Aircraft)
PAPI	lichtbaken voor precisienadering (Precision Path Approach Indicator)
PAR	precisienaderingsradar (Precision Approach Radar)
PBE	beschermende ademhalingsapparatuur (Protective Breathing Equipment)
PBN	prestatiegebaseerde navigatie (Performance-Based Navigation)
PCDS	personendraagsysteem (Personnel Carrying Device System)
PDP	vooraf bepaald punt (Pre-Determined Point)
PNR	keergrens (Point of No Return)
POH	bedieningshandboek van de piloot (Pilot's Operating Handbook)
PVM	persoon met verminderde mobiliteit
QFE	atmosferische druk op luchtvaartterreinhoogte (of op de baandrempel) (Question Field Elevation)
QNH	atmosferische druk op zeeniveau (Question Nil Height)
R/T	radio/telefonie (Radio/Telephony)
RA	advies ter voorkoming van een botsing (Resolution Advisory)
RAT	stuwlucltturbine (Ram Air Turbine)
RCC	reddingscoördinatiecentrum (Rescue Coordination Centre)
RCF	verminderde brandstof voor onvoorziene omstandigheden (Reduced Contingency Fuel)

RCLL	baanhartlijnlichten (Runway CentreLine Lights)
RFC	kaart voor en-route-faciliteiten (Route Facility Chart)
RNAV	gebiedsnavigatie (aRea NAVigation)
RNAV 5	basisgebiedsnavigatie (B-RNAV - Basic aRea NAVigation)
RNP	navigatieprestatie-eis (Required Navigation Performance)
RNPX	navigatieprestatie-eis X (Required Navigation Performance X)
ROD	daalsnelheid (Rate Of Descent)
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	landingszonelichten (Runway Touchdown Zone Lights)
RVR	zichtbare baanlengte (Runway Visual Range)
RVSM	verminderde verticale separatieminima (Reduced Vertical Separation Minima)
SACA	veiligheidsbeoordeling van luchtvaartuigen van de Gemeenschap (Safety Assessment of Community Aircraft)
SAFA	veiligheidsbeoordeling van buitenlandse luchtvaartuigen (Safety Assessment of Foreign Aircraft)
SAE ARP	door de Society of Automotive Engineers aanbevolen handelwijze voor lucht- en ruimtevaart (Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice)
SALS	eenvoudig naderingsverlichtingssysteem (Simple Approach Lighting System)
SALSf	kort naderingsverlichtingssysteem met knipperlichtcyclus (Short Approach Lighting System with sequenced Flashing lights)
SAP	gestabiliseerde nadering (Stabilised Approach)
SAP	systeemtoegangsparementen (System Access Parameters)
SAR	opsporing en redding (Search And Rescue)
SBAS	systeem voor verbetering van navigatiegegevens op basis van satellieten (Satellite-Based Augmentation System)
SCP	speciale passagierscategorieën (Special Categories of Passenger)
SID	standaardinstrumentvertrek (Standard Instrument Departure)
SMS	veiligheidsbeheersysteem (Safety Management System)
SPECI	speciaal weerbericht luchthaven (aviation selected SPECIal aviation

	report)
SRA	nadering met surveillanceradar (Surveillance Radar Approach)
SRE	element van surveillanceradar (Surveillance Radar Element)
SSALF	vereenvoudigd kort naderingsverlichtingssysteem met knipperlichtcyclus (Simplified Short Approach Lighting system with sequenced Flashing lights)
SSALR	vereenvoudigd kort naderingsverlichtingssysteem met richtlijnbakens (Simplified Short Approach Lighting system with Runway alignment indicator lights)
SSALS	vereenvoudigd kort naderingsverlichtingssysteem (Simplified Short Approach Lighting System)
SSP	nationaal veiligheidsprogramma (State Safety Programme)
SSR	secundaire surveillanceradar (drukhoogtemelding) (Secondary Surveillance Radar)
STC	aanvullende typecertificaat (Supplemental Type Certificate)
SVS	zichtverbeteringssysteem (Synthetic Vision System)
TA	verkeersadvies (Traffic Advisory)
TAC	terminalnaderingskaart (Terminal Approach Chart)
TAFS	luchtvaartterreinweersverwachtingen (Terminal Aerodrome ForecastS)
TAS	werkelijke luchtsnelheid (True AirSpeed)
TAWS	terreinsignalerings- en waarschuwingssysteem (Terrain Awareness Warning System)
TCAS	antibotsingssysteem (Traffic alert and Collision Avoidance System)
TCCA	Canadees orgaan voor burgerluchtvaart (Transport Canada Civil Aviation)
TDP	beslissingspunt voor starten (Take-off Decision Point)
TDZ	landingszone (Touchdown Zone)
THR	drempel (THReshold)
TODA	beschikbare startafstand (Take-Off Distance Available)
TORA	beschikbare aanloop (Take-Off Run Available)
TRI	instructeur typebevoegdverklaring (Type Rating Instructor)

TSE	totale systeemfout (Total System Error)
TVE	totale verticale fout (Total Vertical Error)
TWIP	weersinformatie naderingsverkeersgebied voor piloten (Terminal Weather Information for Pilots)
UMS	gebruiksbevakingsysteem (Usage Monitoring System)
UTC	gecoördineerde universele tijd (Universal Time Coordinated)
UTR	bevestigingssysteem voor het bovenlichaam (Upper Torso Restraint)
V _{AT}	aangewezen snelheid bij de drempel (indicated airspeed At Threshold)
VDF	VHF-richtingzoeker (VHF Direction Finder)
VFR	zichtvliegvoorschriften (Visual Flight Rules)
VHF	zeer hoge frequentie (Very High Frequency)
VIS	zicht (VISibility)
VMC	zichtweersomstandigheden (Visual Meteorological Conditions)
V _{MO}	maximale vliegsnelheid (Maximum Operating Speed)
VNAV	verticale navigatie (Vertical NAVigation)
VOR	alzijdig gericht radiobaken op zeer hoge frequentie (VHF Omnidirectional Radio range)
V _{S1G}	1 g overtreksnelheid
V _{SO}	overtreksnelheid
V _Y	snelheid voor de beste klimgradiënt
WAC	wereldluchtvaartkaart (World Aeronautical Chart)
WXR	weerradar (Weather Radar)
ZFT	vlieguurloos (Zero Flight Time)
ZFTT	vlieguurloze opleiding (Zero Flight Time Training)