



FÖRKLARANDE ANMÄRKNINGAR

YTTRANDE NR 03/2012

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 3 SEPTEMBER 2012

**om en kommissionsförordning om ändring av tillämpningsföreskrifterna för flygdrift
samt tillämpningsföreskrifterna för flygbesättningar**

Kommersiell flygtransport med segelflygplan och ballonger

Kommersiell flygtransport från A till A med flygplan och helikoptrar

Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	4
I. Allmänt.....	4
II. Yttrandets omfattning	4
III. Samråd.....	6
IV. Praxis för regelnumrering	7
CAT (S, B)	8
I Ändringar av genomförandeförordningen om flygdrift	8
II. Ändringar av Del-CAT.....	8
III. Ändringar av Del-ORO	14
IV. Andra synpunkter.....	15
CAT-verksamhet (A till A)	16
I. Policy.....	16
II. Ändringar av genomförandeförordningarna.....	18
III. Ändringar av Del-CAT.....	19
IV. Ändringar av Del-ORO	21
V. Ändringar av Del-ARO	22
VI. Ändringar av Del-ORA	23
VII. Andra synpunkter.....	23
Bilaga 1: Korshänvisningstabeller till tillägg i EU-OPS och JAR-OPS3	24
Tillägg 1 till 1.005 a – flygplan i prestandaklass B, VFR-verksamhet under dager.....	24
Tillägg 1 till 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager.....	42
Tillägg 1 till 3.005 g – Lokal helikopter verksamhet, VFR under dager.....	51
Bilaga 2: Förteckning över lättnader och regler som inte är tillämpliga på CAT (verksamhet A till A)	56
Del-CAT	56
Bilaga 3: Akronymer och förkortningar som används	80

Sammanfattning

Detta yttrande innehåller tillämpningsföreskrifter för kommersiell flygtransport med segelflygplan och ballonger och medför en ändring av följande regeldokument:

- Genomförandeförordningen om flygdrift.
- Bilaga I – Definitioner för bilagorna II–VIII.
- Bilaga II – Del-ARO, myndighetskrav för flygdrift.
- Bilaga III – Del-ORO, organisationskrav för flygdrift, särskilt för kommersiella och icke-kommersiella luftfartsoperatörer med komplexa motordrivna luftfartyg.
- Bilaga IV – Del-CAT, tekniska krav för kommersiell flygtransport.

Detta yttrande innehåller också tillämpningsföreskrifter för CAT-verksamhet som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utlandningsplats. Det medför en ändring av följande regeldokument:

- Förordningen om flygdrift:
 - Genomförandeförordningen om flygdrift.
 - Bilaga II – Del-ARO, myndighetskrav för flygdrift.
 - Bilaga III – Del-ORO, organisationskrav för flygdrift.
 - Bilaga IV – Del-CAT, tekniska krav för kommersiell flygtransport.
- Förordningen om flygbesättningar:
 - Genomförandeförordningen om flygbesättningar.
 - Bilaga VII – Del-ORA, organisationskrav för flygbesättningar.

Dessa krav har utarbetats med följande principer som ledstjärna:

- Bibehålla en hög säkerhetsnivå.
- Säkerställa proportionerliga regler i tillämpliga fall.
- Garantera flexibilitet och effektivitet för operatörer och myndigheter.

Detta yttrande är resultatet av en omfattande samrådsprocess med myndigheter, organisationer, operatörer och luftfartsexperter.

Inledning

I. Allmänt

1. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008¹ (nedan kallad *grundförordningen*), ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009², fastställs en lämplig och övergripande ram för att utarbeta och genomföra gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på det civila luftfartsområdet.
2. Syftet med detta yttrande är att bistå Europeiska kommissionen med att fastställa tillämpningsföreskrifter (IR) för flygdrift.
3. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*)³, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i grundförordningen.

II. Yttrandets omfattning

4. Detta yttrande innehåller tillämpningsföreskrifter för kommersiell flygtransport (CAT) med segelflygplan och ballonger och medför en ändring av följande regeldokument:
 - Genomförandeförordningen om flygdrift.
 - Bilaga I – Definitioner för bilagorna II–VIII.
 - Bilaga II – Del-ARO, myndighetskrav för flygdrift.
 - Bilaga III – Del-ORO, organisationskrav för flygdrift, särskilt för kommersiella luftfartsoperatörer och icke-kommersiella luftfartsoperatörer med komplexa motordrivna luftfartyg.
 - Bilaga IV – Del-CAT, tekniska krav för kommersiell flygtransport.
5. Detta yttrande innehåller också tillämpningsföreskrifter för CAT-verksamhet som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utlandningsplats (CAT-verksamhet från A till A) och medför en ändring av följande regeldokument:
 - Förordningen om flygdrift:
 - Genomförandeförordningen om flygdrift.
 - Bilaga II – Del-ARO, myndighetskrav för flygdrift.
 - Bilaga III – Del-ORO, organisationskrav för flygdrift.
 - Bilaga IV – Del-CAT, tekniska krav för kommersiell flygtransport.

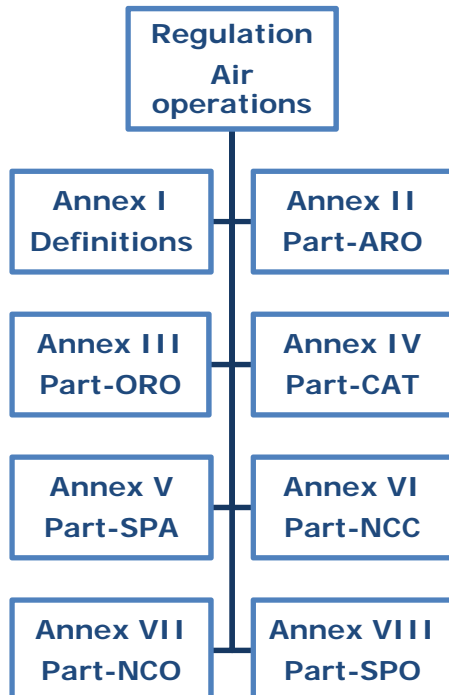
¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG. *EUT L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/33/EG. *EUT L 309, 24.11.2009, s. 51–70.*

³ Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och vägledande materiel (regleringsförfarandet). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

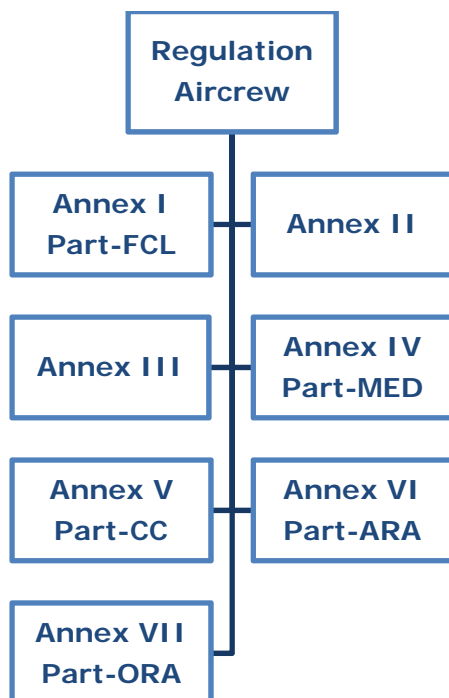
- Förordningen om flygbesättningar:
 - Genomförandeförordningen om flygbesättningar
 - Bilaga VII – Del-ORA, organisationskrav för flygbesättningar.
6. Dokumenten till detta yttrande baseras på den reviderade regelstruktur som föreslogs av kommissionen och byrån i april 2011. Följande tabell ger en översikt över bilagorna till förordningen om flygdrift samt förordningen om flygbesättningar⁴.

Tabell 1 Bilagor till förordningen om flygdrift⁵



⁴ Förordning (EU) nr 1178/2011 om flygbesättningar inom den civila luftfarten ändrad genom förordning (EU) nr 290/2012.

⁵ NCC (non-commercial operations with complex motor-powered aircraft): icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg, NCO (non-commercial operations with other-than-complex motor-powered aircraft): icke-kommersiell trafik med icke-komplexa motordrivna luftfartyg, SPO (specialised operations): specialiserad verksamhet.

Tabell 2: Bilagor till förordningen om flygbesättningar⁶

III. Samråd

7. Detta yttrande baseras på följande:

- NPA 2008-22 med förslag till tillämpningsföreskrifter (IR) samt tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för myndigheter och organisationer.
- NPA 2009-02 med förslag till tillämpningsföreskrifter samt tillhörande AMC och vägledande material för flygdrift.

8. NPA 2008-22 offentliggjordes på EASA:s webbplats (<http://www.easa.europa.eu>) den 31 oktober 2008. Samrådsperioden upphörde den 28 maj 2009. NPA 2009-02 offentliggjordes på EASA:s webbplats (<http://www.easa.europa.eu>) den 30 januari 2009. Samrådsperioden upphörde den 31 juli 2009.

9. De ändrade regeltexterna diskuterades ingående med de granskningsgrupper för regleringsarbetet som har inrättats för NPA 2008-22 och 2009-02.

10. På basis av ett omfattande samråd med myndigheter, organisationer och operatörer publicerade byrån CRD-dokument (förteckningar med synpunkter och svar) för Del-AR och Del-OR den 4 oktober 2010, CRD OPS I den 25 november 2010 och CRD OPS III den 27 oktober 2011. Reaktionsperioden upphörde den 6 december 2010, den 15 februari 2011 respektive den 30 januari 2012.

11. Byrån diskuterade förslaget om CAT-verksamhet från A till A med AGNA-ledamöter vid två tematiska möten i oktober 2011 och juli 2012.

⁶ FCL (flight crew licensing): licensiering av flygbesättningar, MED (medical): medicinska frågor, CC (cabin crew): kabinbesättning, ARA (authority requirements for aircrew): myndighetskrav för flygbesättningar.

IV. Praxis för regelnumrering

12. I linje med byråns riktlinjer för att utarbeta reglering har följande praxis för regelnumrering använts för tillämpningsföreskrifterna:

.<Kapitel>.<Avsnitt>.<N>

Förklaring:

: obligatoriskt – upp till fyra bokstäver eller siffror

exempel: ARO, ORO, CAT

<Kapitel>: obligatoriskt – upp till fyra bokstäver eller siffror

exempel: GEN, OP, POL, IDE

<Avsnitt>: obligatoriskt – upp till fem bokstäver eller siffror

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

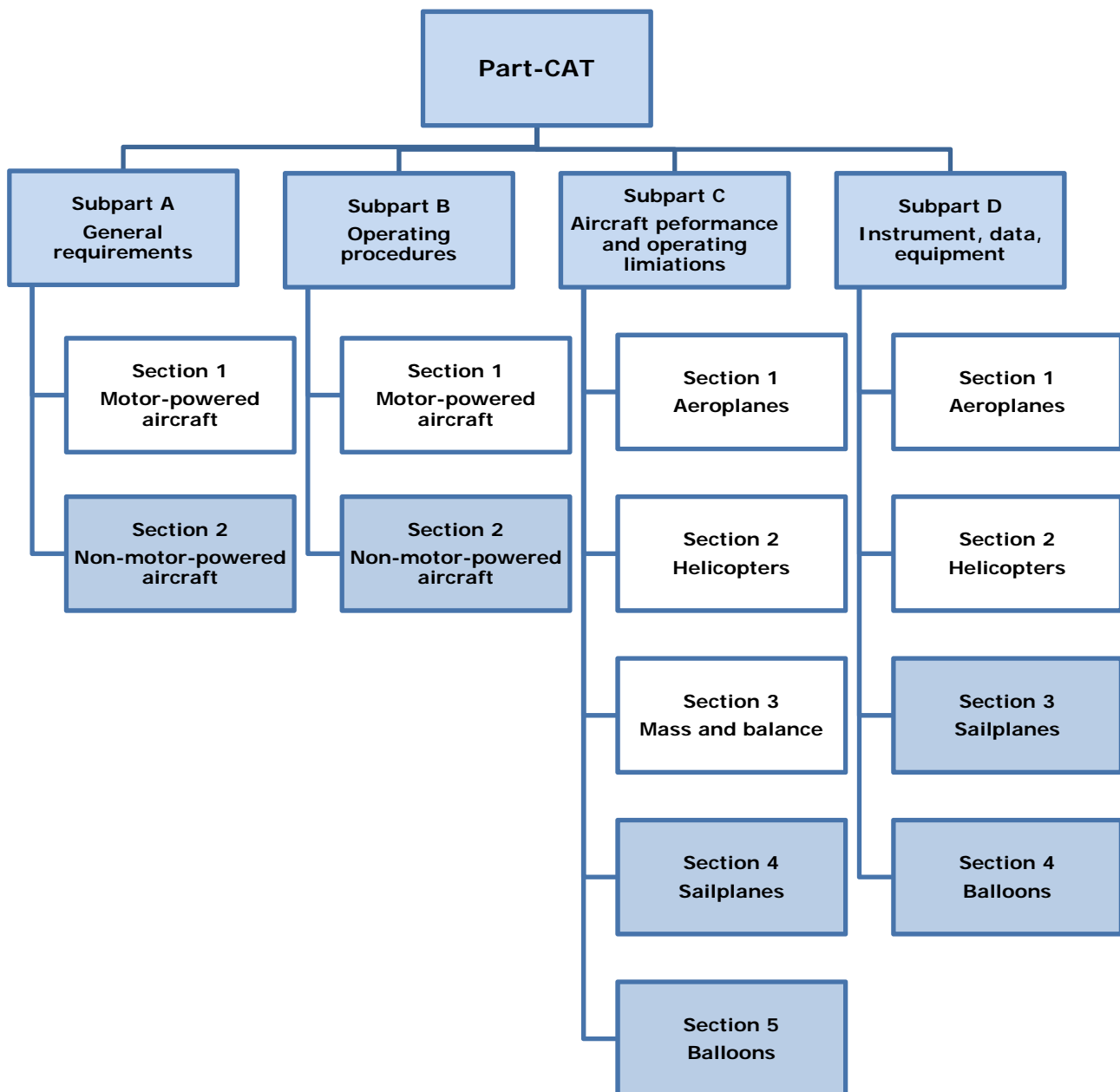
<N>: obligatoriskt – regelnummer – tre siffror, med början från 100, följande nummer numreras normalt i steg om 5.

CAT (S, B)**I Ändringar av genomförandeförordningen om flygdrift**

13. Ändringarna av genomförandeförordningen omfattar två mindre justeringar som görs med hänsyn till CAT-verksamhet med ballonger och segelflygplan.
14. Genom ändringen av artikel 1 fastställs det att OPS-föreskrifterna är tillämpliga för CAT-verksamhet med segelflygplan och ballonger. Här klargörs även att förordningen inte är tillämplig på förankrade ballonger, luftskepp och förankrade ballongflygningar. Det förekommer många olika typer av ballongverksamhet och för vissa av dem tillämpas förankring. Den grundläggande skillnaden mellan de tre olika huvudtyperna av förankring är som följer:
 - En "förankrad ballong" är specialbyggd för att vara kontinuerligt förankrad vid marken under drift med hjälp av ett förankringssystem.
 - Med "förankrad flygning" avses en tillfällig begränsning av en fri ballong under flygning för att en hel flygning ska utföras på en enda plats.
 - Med "startbegränsning" avses en tillfällig begränsning av en fri ballong som ska inleda en fri flygning.
15. Endast verksamhet med "startbegränsning" kommer att täckas av denna förordning. "Förankrade ballonger" och "förankrade flygningar" omfattas inte av denna förordning. De kommer att behandlas längre fram.
16. För övergången föreslogs en undantagsperiod på tre år. När det gäller detta förslag har det beaktats att det inte finns några harmoniserade EU-bestämmelser för sådan verksamhet.

II. Ändringar av Del-CAT**Tillämpningsområde**

17. Del-CAT innehåller tekniska föreskrifter för all CAT-verksamhet. Del-CAT är uppbyggd så att man ska kunna lägga till föreskrifter för vissa kategorier av luftfartyg i ett senare skede, utan att det bryter ordningen för de befintliga föreskrifterna. Merparten av de föreskrifter som gäller CAT-verksamhet (S, B) har därför placerats i nya avsnitt.
18. I följande diagram är de kapitel och avsnitt som gäller CAT-verksamhet (S, B) blåmarkerade.



19. Föreskrifterna i Del-CAT (S, B) bör läsas tillsammans med:

- Genomförandeförordningen om flygdrift.
- Bilaga I – Definitioner av de begrepp som används i bilagorna II–VIII.
- Bilaga II – Del-ARO, som innehåller myndighetskrav för CAT-operatörer.
- Bilaga III – Del-ORO, som innehåller organisationskrav, där framför allt följande kapitel är relevanta: ORO.GEN, ORO.MLR, ORO.AOC och ORO.FC.
- Bilaga V - Del-SPA, som innehåller krav för verksamhet som kräver ett särskilt godkännande, är i princip även tillämplig på CAT-operatörer (S, B). Ingen sådan verksamhet förefaller emellertid vara relevant för CAT-operatörer (S, B).

Översikt över reaktioner

20. Byrån fick sammanlagt in 92 reaktioner från sju olika aktörer.
21. Vissa av reaktionerna gällde CAT-verksamheten (S, B) som helhet: det föreslogs att CAT-verksamhet (S, B) inte skulle anses utgöra kommersiell trafik. Dessa reaktioner har noterats men inte godtagits, eftersom detta yttrande inte handlar om huruvida en verksamhet ska anses utgöra kommersiell trafik eller ej. Begreppet "kommersiell trafik" definieras i artikel 3 i grundförordningen och kan inte ändras till följd av en underordnad tillämpningsföreskrift.
22. När det gäller kapitel GEN avsåg de flesta reaktionerna CAT.GEN.NMPA.140 "Handlingar, handböcker och information som ska medföras". I merparten av reaktionerna efterlystes ytterligare lättnader och en anpassning till Del-NCO. I de flesta fall har detta tillgodosetts.
23. För kapitel OP gällde merparten av synpunkterna ballongtrafik. I många fall påpekade man att det behövdes ytterligare klargöranden, vilket ges i förklaringarna nedan.
24. Även när det gäller kapitel POL handlade de flesta reaktionerna om ballongkravet och de godtagbara sätten att uppfylla kraven (AMC) i fråga om systemet för att fastställa massa. Merparten av dessa reaktioner har godtagits.
25. Runt 30 reaktioner inkom om kapitel IDE och merparten gällde ballonger. Vissa reaktioner handlade om fasthållningssystemet för ballongbefälhavaren: i en del fall var man positiv till textförslaget och i andra fall inte. I vissa reaktioner efterlystes överensstämmelse med andra delar. I synpunkterna framhölls det också att man behöver se över bestämmelsen om diverse utrustning för ballonger. Klargöranden efterlystes i fråga om radiokommunikationsutrustningen för segelflygplan.

Förklaringar

26. När de nya avsnitten utarbetades undersökte byrån noggrant överensstämmelsen mellan de föreslagna föreskrifterna och nedanstående dokument och anpassade dem när så var lämpligt enligt följande:
 - Tillämpningsföreskrifter som är CAT-specifika: Till den version av Del-CAT (A, H) som har antagits av EASA-kommittén och översänts till Europaparlamentet för behandling.
 - Tillämpningsföreskrifter som är mer specifika för trafik med segelflygplan och ballonger: Till den senaste version av Del-NCO som har diskuterats i EASA-kommittén.
27. I de följande kapitlen beskrivs de ändringar i förhållande till CRD-versionen som medför en ändring av innehållet i föreskrifterna. Här ges också ytterligare förklaringar till föreskrifterna.

CAT.GEN.105 Turmotorsegelflygplan och motordrivna segelflygplan

28. Syftet med detta krav är att klargöra att motordrivna segelflygplan, med undantag för turmotorsegelflygplan, ska användas enligt de föreskrifter som gäller för icke-motordrivna luftfartyg och segelflygplan. I denna föreskrift anges också att när det gäller turmotorsegelflygplan, som anses utgöra en underkategori av motordrivna

segelflygplan, fastställs de tillämpliga föreskrifterna med ledning av om turmotorsegelflygplanen används som flygplan eller som segelflygplan.

29. Denna föreskrift har flyttats upp i regelhierarkin och placerats före texten i kapitel GEN avsnitt 1 och 2.

CAT.GEN.NMPA.100 Befälhavarens ansvar

30. I denna föreskrift sammanfattas befälhavarens viktigaste ansvarsområden. Föreskrifterna har ändrats genom att det har lagts till ytterligare krav, som avspeglar vissa av de föreskrifter som gäller för besättningsmedlemmar i CAT-verksamhet (A, H). De nya kraven avser operatörens system för händelserapportering, FTL- och vilokrav och anger olika situationer när befälhavaren inte får tjänstgöra i ett luftfartyg.
31. Inom segelflygplans- och ballongvärlden använder man ofta begreppet "pilot-in-command" och inte "commander" på engelska, men byrån föreslår ändå att begreppet "commander" ska användas med tanke på överensstämmelsen med andra föreskrifter i Del-CAT och Del-ORO.

CAT.GEN.NMPA.105 Ballongbesättningsmedlemmarnas ansvar

32. Del-ORO gäller även för CAT-verksamhet med ballonger. Detta innebär att kravet i kapitel CC om att minst en kabinbesättningsmedlem ska utses till att framföra luftfartyg som är certifierade för att transportera fler än 19 passagerare skulle tillämpas på ballonger som transporterar fler än 19 passagerare.
33. Föreskrifterna i ORO.CC utarbetades emellertid i första hand för trafik med flygplan och helikoptrar och ansågs inte vara lämpliga för ballongtrafik. Det föreslogs därför att ballongtrafiken skulle undantas från kraven som gäller kabinbesättningen.
34. Man ansåg emellertid att befälhavaren behöver hjälp av ytterligare en besättningsmedlem när passagerarantalet överstiger 19 personer. Mot denna bakgrund har den nya föreskriften CAT.GEN.NMPA.105 "Ytterligare ballongbesättningsmedlem" införts. Enligt denna föreskrift ska det finnas ytterligare en ballongbesättningsmedlem ombord på ballonger som transporterar fler än 19 passagerare. Här fastställs också den ytterligare besättningsmedlemmens grundläggande ansvarsområden.

CAT.GEN.NMPA.140 Handlingar, handböcker och information som ska medföras

35. Denna föreskrift har ändrats för att beakta de reaktioner som har inkommit från de berörda aktörerna samt förhindra bristande överensstämmelse med den senast föreslagna versionen av Del-NCO. Enligt föreskriften får handlingar, handböcker och information som anges i punkt a i föreskriften nu medföras i följefordonet eller behållas på flygplatsen eller utelandningsplatsen när det gäller flygningar för trafik med såväl segelflygplan som ballonger, under förutsättning att flygningen är avsedd som verksamhet A till A eller som verksamhet inom ett lokalt område.

CAT.GEN.NMPA.150 Transport av farligt gods

36. De berörda aktörerna begärde att denna föreskrift skulle strykas eftersom CAT-verksamhet (S, B) normalt inte syftar till att transportera farligt gods. Det behöver klargöras att detta krav avser omständigheter då farligt gods eventuellt transporteras utan något tillstånd i enlighet med SPA.DG. Detta gäller t.ex. föremål som transporteras i passagerarnas bagage som normalt betraktas som farligt gods. I denna punkt behandlas också befälhavarens förmåga att upptäcka farligt gods som medförs av misstag.
37. Byrån lät därför denna föreskrift stå kvar, men ändrade den så att det ska vara förbjudet att transportera farligt gods, frånsett när detta gods inte omfattas av Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO Doc 9284-AN/905) i enlighet med del 1 i dessa, eller när det medförs av passagerare eller besättningsmedlemmar, eller ingår i bagage, i enlighet med del 8 i Technical Instructions.
38. Begreppet "Technical Instructions" definieras i bilaga I (som offentliggjordes i yttrande nr 04/2011).

CAT.OP.NMPA.105 Bullerminskande förfaranden – ballonger och motordrivna segelflygplan

39. Med hänsyn till de godtagna reaktionerna från berörda aktörer har de bullerminskande förfarandena ändrats och det anges att föreskriften avser trafik med ballonger och motordrivna segelflygplan. Texten är inte heller lika strikt hållen och gäller inte operatören utan befälhavaren.

CAT.OP.NMPA.110 Bränsle- och ballastmängd och planering – ballonger

40. Detta krav har ändrats. Det anges nu att beräkningarna ska dokumenteras i en driftfärdplan. Vidare har ordet "gas" tagits bort på samma sätt som i andra föreskrifter, eftersom detta anses täckas i tillräcklig utsträckning genom ordet "bränsle".

CAT.OP.NMPA.115 Transport av speciella kategorier av passagerare

41. Med hänsyn till de godtagna reaktionerna från berörda aktörer har denna föreskrift kortats ned och reducerats till säkerhetsmålet om att speciella kategorier av passagerare bör transporteras i enlighet med de förfaranden som operatören har fastställt för att trygga luftfartygets och de ombordvarandes säkerhet.
42. I tillhörande AMC beaktas förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet⁷. Särskild vikt har lagts vid artikel 2 a, där definitionen av "person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet" har något bredare tillämpningsområde än motsvarande definition i EU-OPS (se ACJ OPS 1.260 i avsnitt 2 i JAR-OPS 1), samt vid de specifika behoven när det gäller CAT-verksamhet med ballonger.

⁷ EUT L 204, 26.7.2006, s. 1–9.

F.d. CAT.OP.NMPA.120 Stuvning av bagage

43. Denna föreskrift har strukits eftersom den inte har bedömts vara relevant för CAT-verksamhet (S, B).

CAT.OP.NMPA.135 Säkring av passagerar- och pilotutrymmen – ballonger

44. Denna föreskrift har skrivits om med hänsyn till ballongtrafik.

CAT.OP.NMPA.165 Bränsle- och ballastuppföljning

45. Texten har ändrats för att avspegla de särskilda operativa behoven för ballonger. Denna föreskrift riktas till befälhavaren, vilket bättre motsvarar CAT(B)-verksamhetens karaktär.

CAT.OP.NMPA.170 Användning av extra syrgas

46. Texten avser det operativa kravet för användning av extra syrgas. Den ska läsas tillsammans med relaterade krav om syrgas i CAT.IDE.S.125 och CAT.IDE.B.125.

CAT.OP.NMPA.185 Operativa begränsningar – segelflygplan

47. En ny föreskrift har införts för att klargöra att segelflygplan endast får användas under dager.

CAT.POL.S.110 Prestanda

48. Den tidigare punkten b, som gällde trafik över tätbebyggda storstadsområden, städer eller bebyggelse, har strukits eftersom detta behandlas redan i Del-SERA 3.1.2.1.

CAT.POL.B.115 Prestanda

49. Den tidigare punkten b, som gällde trafik över tätbebyggda storstadsområden, städer eller bebyggelse, har strukits eftersom detta behandlas redan i Del-SERA 3.1.2.1.

CAT.IDE.S.140 Utrustning för radiokommunikation

50. Det har klargjorts att det endast är obligatoriskt med utrustning för radiokommunikation när detta föreskrivs enligt luftrumskraven.

CAT.IDE.B.115 Verksamhet enligt VFR – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning

51. Den ändrade föreskriften följer texten i Del-NCO och klargör under vilka omständigheter som det krävs en tryckhöjdmätare.

CAT.IDE.B.120 Fasthållningssystem

52. I den ändrade föreskriften anges att fasthållningssystem för befälhavaren endast krävs för ballonger som har korgar med fack.

CAT.IDE.B.135 Handbrandsläckare

53. I den ändrade föreskriften finns en länk till CS 31HB, som innehåller kraven för handbrandsläckare.

CAT.IDE.B.150 Diverse utrustning

54. Denna föreskrift har omarbetats med hänsyn till de inkomna synpunkterna och Del-NCO/Del-SPO. Särskild utrustning krävs nu för ballongkategorin.

CAT.IDE.B.155 Utrustning för radiokommunikation

55. Det klargörs att det endast är obligatoriskt med utrustning för radiokommunikation när detta föreskrivs enligt luftrumskraven.

III. Ändringar av Del-ORO**ORO.AOC**

56. För operatörer som utför CAT-verksamhet A till A samt CAT-trafik med segelflygplan och ballonger ställs det i förordning (EG) nr 2042/2003 inga krav på att det ska utses en befattningshavare för fortsatt luftvärdighet. Detta framgick inte i tillräcklig utsträckning av ORO.AOC.135 och led a.4 har därför ändrats. De anläggningskrav som anges i ORO.GEN.215 anses dessutom vara tillräckliga och dessa operatörer undantas därför från anläggningskraven i ORO.AOC.140.

ORO.MLR

57. Hela den drifthandboksstruktur som krävs enligt ORO.MLR.101 anses vara irrelevant för CAT-verksamhet (S, B). För att kunna införa mer flexibilitet och samtidigt upprätthålla de allmänna principerna för en drifthandbok har CAT-verksamhet (S, B) undantagits från ORO.MLR.101. En förenklad struktur till en drifthandbok finns i AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

58. I yttrande nr 04/2011 fanns det redan inslag som gällde CAT-verksamhet för segelflygplan och ballonger. När det gäller operatörer för CAT-verksamhet A till A ska CAT-operatörer för ballonger och segelflygplan följa de allmänna kraven i avsnitt I som gäller för samtliga kommersiella och icke-kommersiella operatörer av komplexa motordrivna luftfartyg. Utöver detta uppmanas de att följa kravet för annan kommersiell trafik än CAT-verksamhet i avsnitt 3, där det föreskrivs att operatören ska genomgå en årlig kompetenskontroll. Lättnaderna har setts över på nytt och anpassats

i enlighet med de ändringar som har gjorts för verksamhet A till A. Dessa ändringar gäller huvudsakligen AMC-material som rör sträck/områdes- och flygplatskännedom.

59. De tillämpliga föreskrifterna för verksamhet med ballonger och segelflygplan innehåller krav om flygbesättningens sammansättning, utnämningen av befälhavaren, CRM-utbildning, skillnads- eller familjaritetsutbildning samt repetitionsutbildning och kontroll, inklusive operatörens kompetenskontroll.

ORO.CC

60. Del-ORO gäller även för ballonger i CAT-trafik. Detta innebär att kravet i kapitel CC om att minst en kabinbesättningsmedlem ska utses till att framföra luftfartyg som är certifierade för att transportera fler än 19 passagerare skulle tillämpas på ballonger som transporterar fler än 19 passagerare.
61. Detta ansågs vara irrelevant för denna typ av verksamhet och det föreslås därför att ballonger ska undantas från kravet på kabinbesättning.

IV. Andra synpunkter

62. För detta yttrande har definitionen av ballongens tom massa lagts till i bilaga I – Definitioner, som presenteras i yttrande nr 04/2011. Definitionerna av ballong, segelflygplan, motordrivna segelflygplan och turmotorsegelflygplan fanns med i yttrande nr 04/2011. Även om dessa begrepp sedan har uteslutits under kommittéförfarandet och inte finns med i den första förordningen (EU) nr xxx/xxxx om flygdrift (eftersom den förordningen endast innehåller krav för flygplan och helikoptrar), kommer definitionerna att införas i ändringsförordningen om flygdrift, där bestämmelser för ballonger, segelflygplan, motordrivna segelflygplan och turmotorsegelflygplan kommer att fastställas. Definitionen av nyttolast har också ändrats något med hänsyn till ballongtrafik.
63. När det gäller CAT-verksamhet med ballonger och segelflygplan har inga ändringar föreslagits för Del-ARO.

CAT-verksamhet (A till A)**I. Policy****Mål för CAT-verksamhet A till A**

64. På grundval av de synpunkter som inkommit på NPA-dokumentet, de reaktioner som lämnats på förteckningen med synpunkter och svar (CRD) och de synpunkter som inhämtats under AGNA:s temamöten om flygningar A till A samt under diskussionerna i EASA-kommittén anser byrån att de föreslagna föreskrifterna om CAT-verksamhet A till A bör uppfylla följande mål:
- Stödja icke-komplexa organisationers CAT-verksamhet, där den tjänst som tillhandahålls är sightseeingflygningar inom ett lokalt område med mindre icke-komplexa luftfartyg enligt VFR under dager eller mörker.
 - Ge incitament för de flygklubbar som även är godkända utbildningsorganisationer och som arbetar för att utvidga sin medlemsbas, genom att ta hänsyn till att dessa organisationer normalt skulle bedriva CAT-verksamhet A till A med icke-komplexa luftfartyg enligt VFR under dager under ett begränsat antal dagar.
 - Säkerställa att proportionalitetsprincipen följs.
 - Hålla en hög säkerhetsnivå som lämpar sig för CAT-verksamhet vid transport av passagerare.
 - Framför allt ta hänsyn till de risker som det innebär när oerfarna piloter kan bedriva sporadisk CAT-verksamhet.

Tillämpningsområde för CAT-verksamhet A till A enligt definitionen i genomförandeförordningen om flygdrift

65. I artikel 6.1 i utkastet till förordning om flygdrift, som har antagits av EASA-kommittén och översänts till Europaparlamentet och rådet för behandling, undantas CAT-verksamhet A till A från tillämpningsområdet för bilagorna III och IV. Orsaken till detta undantag var att man ville senarelägga en mer ingående diskussion om CAT-verksamheten A till A till när EASA-yttrandet om paketet för CAT-verksamhet A till A fanns tillgängligt.
66. I artikel 6 definieras CAT-verksamhet A till A som verksamhet som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utlandningsplats med flygplan i prestandaklass B och icke-komplexa helikoptrar.
67. Begreppet "flygplan i prestandaklass B" definieras i bilaga I – Definitioner och har införlivats från EU-OPS 1.470 utan ändringar. För att klassificeras som flygplan i prestandaklass B ska samtliga dessa kriterier vara uppfyllda:
- Flygplanen ska vara propellerdrivna,
 - ha en maximal startmassa på 5 700 kg eller lägre, och
 - en maximal kabinkonfiguration (MPSC) för högst nio passagerare.

68. Begreppet "icke-komplex helikopter" har härletts genom att man har vänt på definitionen av komplexa motordrivna helikoptrar i artikel 3 i grundförordningen. För att klassificeras som icke-komplex helikopter ska samtliga följande kriterier vara uppfyllda:
- Helikoptern ska ha en maximal startmassa (MTOM) på högst 3 175 kg,
 - en maximal kabinkonfiguration (MPSC) för befordran av högst 9 passagerare, och
 - vara certifierad för enpilotsverksamhet.

Jämförelse mellan målen och tillämpningsområdet så som det definieras i genomförandeförordningen

69. Tillämpningsområdet som definieras i genomförandeförordningen är mycket brett och skulle innebära att det var tillåtet med reguljär komplex CAT-verksamhet som sträcker sig längre än ovanstående mål. Framför allt bör följande noteras:
- Genom detta tillämpningsområde skulle även verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg tillåtas. Ett flygplan i prestandaklass B klassificeras som ett komplext motordrivet flygplan om flygplanet antingen drivs av turbopropmotorer eller också är certifierat för en minimibesättning med två piloter.
 - I genomförandeförordningens definition anges inga flygtidsbegränsningar eller geografiska begränsningar. Detta innebär att sådan CAT-verksamhet A till A även kan tillhandahållas utanför ett lokalt område (i tillämpningsföreskriften saknas det en separat definition för detta begrepp), särskilt med komplexa luftfartyg.
 - Vidare finns det inga begränsningar när det gäller flygregler, vilket innebär att sådan CAT-verksamhet A till A kan bedrivas enligt VFR under dager, enligt VFR under mörker och till och med enligt IFR, vilket framför allt i det sistnämnda fallet ökar verksamhetens komplexitet.
 - Slutligen är det maximala passagerarantalet på nio mycket högt, vilket i själva verket kan uppnås med komplexa flygplan.

Föreslagna åtgärder – en sammanfattning

70. På grundval av ovannämnda bedömning föreslås följande åtgärder.
71. Det bör understrykas att de behöriga myndigheterna kan och bör tillämpa proportionalitetsprincipen för sina interna instruktioner och förfaranden som tillämpas i certifieringsprocessen för icke-komplexa organisationer. För att säkerställa en hög säkerhetsnivå för CAT-verksamhet och åtgärda de risker det medför med sporadisk CAT-verksamhet som utförs av en operatör vars huvudverksamhet ligger utanför CAT föreslås det att man ska behålla kravet om ett certifikat för CAT-verksamhet A till A.
72. För luftfartsoperatörer som enbart bedriver CAT-verksamhet A till A med flygplan och helikoptrar föreslås ytterligare lättnader. I detta syfte föreslås ändringar av Del-CAT, Del-ORO och Del-ARO. Merparten av dessa lättnader innebär emellertid att ytterligare begränsningar införs i fråga om gällande flygregler i form av VFR under dager samt luftfartygets storlek, t.ex. ELA2.
73. ELA2-flygplan och -helikoptrar definieras på följande sätt i bilaga I – Definitioner:

- Ett ELA2-flygplan är ett flygplan med en maximal startmassa (MTOM) på 2 000 kg eller mindre som inte är klassificerat som komplext motordrivet luftfartyg.
 - En ELA2-helikopter är ett mycket lätt rotorluftfartyg med en maximal startmassa (MTOM) på högst 600 kg, av enkel konstruktion, som är byggt för att transportera högst två personer och inte drivs av turbin- och/eller raketmotorer.
74. Vidare ska det noteras att de redan antagna föreskrifterna för Del-CAT och Del-ORO omfattar ett antal lättnader för lokal verksamhet eller verksamhet med icke-komplexa luftfartyg. Dessa härrör från lättnaderna i EU-OPS och JAR-OPS3:
- Tillägg 1 till 1.005 a – verksamhet med flygplan i prestandaklass B, VFR-verksamhet under dagar
 - Tillägg 1 till 3.005 f – verksamhet med mindre helikoptrar, VFR-verksamhet under dagar
 - Tillägg 1 till 3.005 g – lokal helikopterverksamhet
75. I bilaga 1 till dessa förklarande anmärkningar finns en tabell med korshänvisningar mellan tilläggen och de nya EASA OPS-föreskrifterna, där också skillnaderna anges.
76. I bilaga 2 till dessa förklarande anmärkningar finns en förteckning över lättnader, förbud och föreskrifter som inte är tillämpliga eller relevanta för typisk verksamhet A till A.
77. Sist men inte minst bör flygklubbar som är certifierade som godkänd utbildningsorganisation kunna erbjuda reklamflygningar under vissa omständigheter. För att möjliggöra detta föreslås ändringar av förordningen om flygbesättningar, särskilt av Del-ORA.

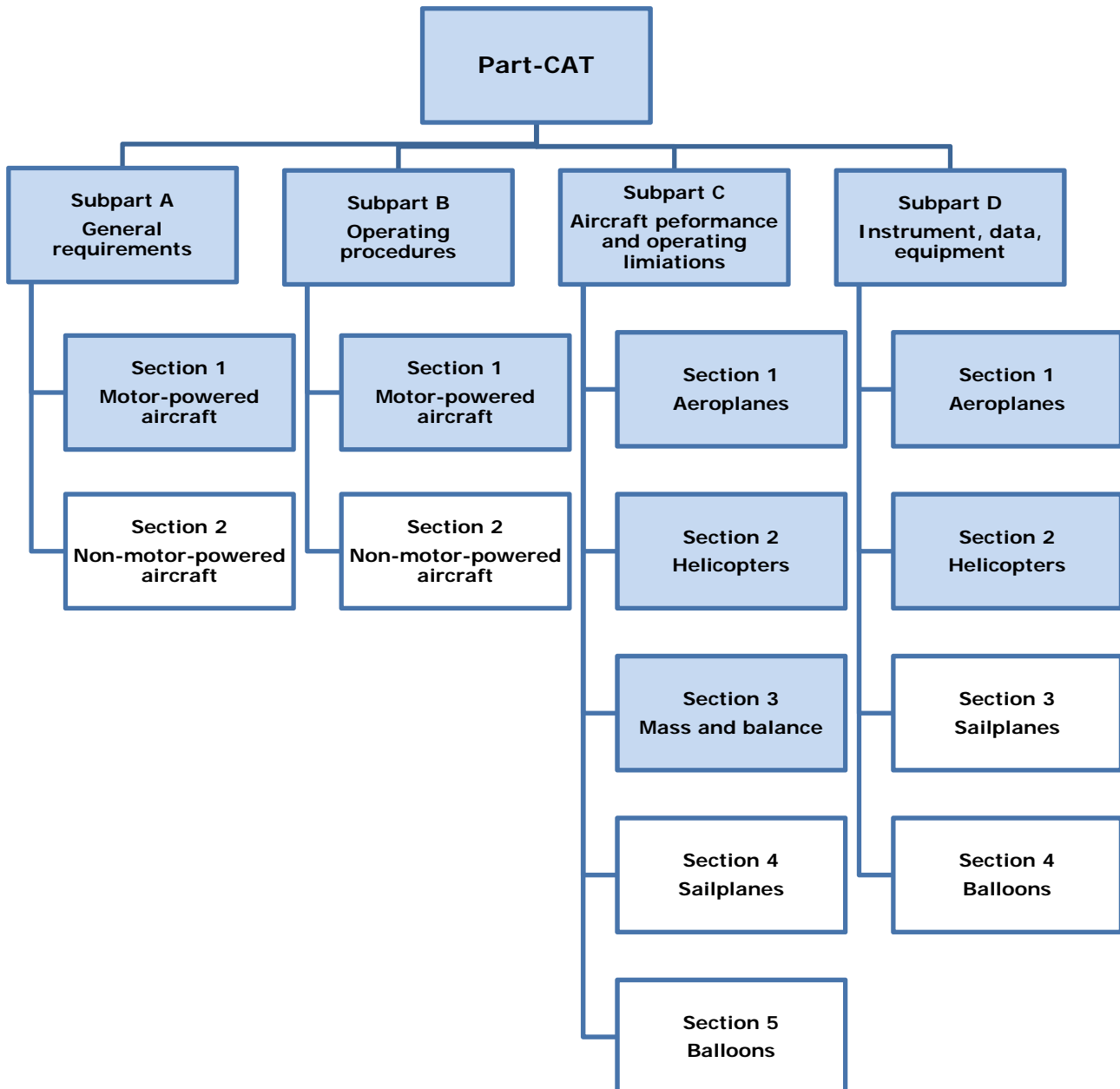
II. Ändringar av genomförandeförordningarna

78. De föreslagna föreskrifterna för verksamhet A till A innebär att det krävs ändringar av genomförandeförordningarna: förordningen om flygdrift samt förordningen om flygbesättningar.
79. Det anses inte nödvändigt att definiera CAT-verksamhet A till A. I lättnaden för respektive föreskrift anges det vilken kategori av luftfartyg samt vilka flygregler och verksamhetsförhållanden den är tillämplig för. På så sätt kan man ha mer proportionerliga föreskrifter beroende på viken fråga det gäller.
80. I punkt 4 i ändringsförordningen för flygdrift avlägsnas undantaget för flygningar A till A från artikel 6. I punkt 5 i ändringsförordningarna anges att grandfathering-bestämmelserna för drifttillstånd enligt EU-OPS och omvandlingsprocessen för helikoptrars drifttillstånd enligt artikel 7 även gäller för CAT-verksamhet A till A. Genom ändringen av artikel 10 föreslås en övergång i form av ett undantag på två år för CAT-verksamhet A till A. I ändringsförordningen föreslås även konsekvensändringar av genomförandeförordningen, t.ex. för FTL.
81. I ändringsförordningen behandlas också ändringar i bilagorna som förklaras mer ingående nedan.
82. När det gäller genomförandeförordningen om flygbesättningar har den nya punkten ORA.ATO.155 införts för att godkända utbildningsorganisationer ska kunna erbjuda reklamflygningar under vissa omständigheter. Ingen övergång anses vara nödvändig.

III. Ändringar av Del-CAT

Tillämpningsområde

83. I följande diagram är de kapitel och avsnitt som gäller CAT-verksamhet A till A blåmarkerade.



Förklaringar

84. Proportionalitetsprincipen är något man har haft i åtanke redan när bilagorna till förordningen om flygdrift och framför allt Del-CAT utarbetades. Av proportionalitetsskäl skiljer de befintliga föreskrifterna i Del-CAT redan mellan:

- Lokal verksamhet och flygningar A till A respektive verksamhet A till B.
 - Icke-komplexa luftfartyg och komplexa luftfartyg.
 - Enkelmotoriga och flermotoriga luftfartyg.
 - IFR- och VRF-verksamhet under mörker respektive VRF-verksamhet under dager.
 - Enpilotsverksamhet och flerpilotsverksamhet.
 - Verksamhet där det krävs kabinbesättning och verksamhet där det inte ställs några krav på kabinbesättning.
 - Prestandaklasserna A, B och C för flygplan.
 - Prestandaklasserna 1, 2, 3 och kategorierna A och B för helikoptrar.
85. Sammanfattningsvis är följande föreskrifter varken tillämpliga eller relevanta för CAT-verksamhet A till A:
- Föreskrifter som enbart gäller verksamhet A till B.
 - Föreskrifter för komplexa luftfartyg.
 - Föreskrifter för IFR-verksamhet.
 - Föreskrifter för flerpilotsverksamhet och föreskrifter med kabinbesättning.
 - Föreskrifter för prestandaklasserna A och C för flygplan.
86. I bilaga 2 finns en omfattande förteckning med förklaringar till 236 regelreferenser som antingen
- medför lättnader specifikt för CAT-verksamhet A till A, eller
 - medför lättnader för verksamhet med icke-komplexa luftfartyg eller flygplan i prestandaklass B eller också för verksamhet inom ett lokalt område, vilka även är tillämpliga för CAT-verksamhet A till A, eller
 - per definition inte är tillämpliga eller relevanta för CAT-verksamhet A till A.
87. Som tidigare nämnts har lättnaderna från EU-OPS och JAR-OPS 3 för flygplan i prestandaklass B enligt VFR under dager, verksamhet med små helikoptrar enligt VFR under dager samt lokal helikopterverksamhet införlivats i Del-CAT i den mån detta har varit möjligt. Bilaga 1 innehåller en tabell med korshänvisningar som också innehåller uppgifter om införlivandet.
88. Byrån har gjort en förnyad proportionalitetskontroll av de tillämpliga föreskrifterna för CAT-verksamhet A till A och har fastställt att det är motiverat med ytterligare lättnader för CAT-verksamhet A till A när det gäller följande föreskrifter.

CAT.OP.MPA.151 Bränsleregler – lättnader

89. Det föreslås att man ska införa ett nytt led b med en lättnad för CAT-verksamhet A till A med ELA2-flygplan (European Light Aircraft) enligt VFR under dager. En sådan lättnad skulle innebära att operatören, i stället för att tillämpa kraven i CAT.OP.MPA.150 för flygplanering och bränsleberäkningen före flygningen, endast behöver ange en minsta, slutlig bränslereserv i drifhandboken som inte får underskrida den mängd bränsle som krävs för flygning under en period av 45 minuter.
90. En sådan lättnad fanns också i EU-OPS, tillägg 1 till 1.005 a 12 i.

91. Till följd av detta nya led b ska nuvarande led b i stället betecknas c.

CAT.POL.A.310 Hinderfrihet vid start – flermotoriga flygplan

92. Det föreslås att man ska införa ett nytt led e, som innebär att VFR-verksamhet under dager med flygplan i prestandaklass B ska medges en lättnad från vissa konstruktionskrav för startstigbanan som är säkerhetsrelevanta för verksamhet som bedrivs under visuella väderförhållanden (VMC).
93. En sådan lättnad fanns också i EU-OPS, tillägg 1 till 1.005 a 24.i.

IV. Ändringar av Del-ORO

ORO.GEN

94. För att hitta rätt avvägning mellan tillämpningsföreskrifter och godtagbara sätt att uppfylla kraven har byrån generellt sett utgått från att man måste se till att föreskrifterna är flexibla i en tid när utvecklingen inom digital kommunikation, datorvetenskap och andra områden banar väg för ett oändligt antal tekniska alternativ och när antalet tillgängliga val tenderar att öka eftersom verksamhetens komplexitet och densitet hela tiden tilltar. Den ökade komplexiteten i affärsmodeller och verksamheter, med många olika former av samverkan mellan olika delar i systemet, innebär inte bara att myndigheter och organisationer måste genomföra effektiva ledningssystem, utan det krävs också att organisationerna är flexibla när det gäller att uppfylla eller överträffa de säkerhetsmål som fastställs i tillämpningsföreskrifterna, genom att anta de sätt att uppfylla kraven och de riskreduceringsstrategier som de anser lämpliga sett till sin specifika organisation, affärsmodell, infrastruktur och typ av verksamhet.
95. Detta gäller även de krav på ledningssystem som föreslås genom Del-ORO. Här tillämpas ett upplägg där säkerhetsmålet fastställs i tillämpningsföreskriften, medan de detaljerade sätten att uppfylla detta mål fastställs som AMC. Detta ger flexibilitet eftersom en organisation kan föreslå alternativa sätt till dem som anges i byråns AMC för att uppfylla det mål som fastställs på tillämpningsföreskriftsnivå. Detta är särskilt betydelsefullt inom området säkerhetsstyrning, eftersom det inte finns en enda lösning som passar alla om man ska uppnå en effektiv säkerhetsstyrning: organisationer behöver flexibilitet för att identifiera faror och åtgärda sina olika säkerhetsrisker på rätt sätt.
96. På ORO.GEN-nivån har det därför inte införts alltför detaljerade krav, så att man inte lägger en onödig börda på vissa typer av organisationer. När det gäller säkerhetsstyrning är grundkravet (ORO.GEN.200 a.3) ganska koncist. Här fastställs att organisationen ska
- säkerställa att de faror för flygsäkerheten som verksamheten medför identifieras,
 - se till att dessa faror bedöms och därmed förbundna risker hanteras,
 - vidta åtgärder för att minska risken och kontrollera att dessa åtgärder är effektiva.
97. Såväl när det gäller komplexa och icke-komplexa organisationer bör det noteras att samma person kan vara säkerhetschef och efterlevnadschef, förutsatt att det avsätts

tillräckligt med resurser för båda dessa funktioner och att inspektionernas och revisionernas oberoende kan garanteras.

98. På grund av verksamhetens karaktär anser man att inget farligt gods skulle transporteras på operatörens initiativ under sådan verksamhet. Av samma skäl räknar man också med att passagerare inte ska medföra annat farligt gods än det som för närvarande är tillåtet enligt del 8 i Technical Instructions. CAT-verksamhet A till A samt CAT-verksamhet med segelflygplan och ballonger har därför undantagits från kravet i ORO.GEN.110 j om att en operatör ska upprätta och upprätthålla ett utbildningsprogram om farligt gods för sin personal.

ORO.AOC

99. 56. För operatörer som utför CAT-verksamhet A till A samt CAT-trafik med segelflygplan och ballonger ställs det i förordning (EG) nr 2042/2003 inga krav på att det ska utses en befattningshavare för fortsatt luftvärdighet. Detta framgick inte i tillräcklig utsträckning av ORO.AOC.135 och led a.4 har därför ändrats. De anläggningskrav som anges i ORO.GEN.215 anses dessutom vara tillräckliga och dessa operatörer undantas därför från anläggningskraven i ORO.AOC.140.

ORO.MLR

100. Hela den drifthandboksstruktur som krävs enligt ORO.MLR.101 anses inte vara relevant för CAT-verksamhet A till A med ELA2-flygplan och -helikoptrar. För att kunna införa mer flexibilitet och samtidigt upprätthålla de allmänna principerna för en drifthandbok har CAT-verksamhet A till A samt verksamhet med segelflygplan och ballonger undantagits från ORO.MLR.101. En förenklad struktur till en drifthandbok finns i AMC2 ORO.MLR.100.

ORO.FC

101. Ändringarna av ORO.FC överensstämmer med det förslag som redan lades fram i och med EASA:s yttrande nr 04/2011. Operatörer för CAT-verksamhet A till A och CAT-operatörer för segelflygplan och ballonger ska följa de allmänna kraven i avsnitt I som gäller för samtliga kommersiella och icke-kommersiella operatörer av komplexa motordrivna luftfartyg. Utöver detta uppmanas de att följa kravet för annan kommersiell trafik än CAT-verksamhet i avsnitt 3, där det föreskrivs att operatören ska genomgå en årlig kompetenskontroll. Redan det allmänna avsnittet innehöll lättnader för flygplan i prestandaklass B när det gäller giltigheten för sträck/områdes- och flygplatskännedom. Denna lättnad utvidgas nu till CAT-verksamhet A till A genom att giltighetsperioden på 12 månader inte tillämpas.

V. Ändringar av Del-ARO

102. Punkt ARO.OPS.210 där det anges att myndigheten ska utse ett lokalt område har strukits.
103. I stället har det införts ett nytt led c i ARO.OPS.100 för att klargöra att den behöriga myndigheten får fastställa specifika operativa begränsningar som bör dokumenteras i

OPSPECS. Det nuvarande OPSPECS-formatet innehåller redan fält där man kan ange operativa begränsningar.

VI. Ändringar av Del-ORA

104. Det föreslås att en ny punkt ORA.ATO.155 ska införas för att göra det möjligt för godkända utbildningsorganisationer att under vissa förutsättningar erbjuda reklamflygningar från A till A med ELA2-flygplan, ELA2-helikoptrar och segelflygplan samt lokal verksamhet med ballonger.
105. Genom denna föreskrift ska flygklubbar kunna fortsätta med sin nuvarande praxis att erbjuda reklamflygningar för att locka till sig nya elever. Det utgör också en god rättslig grund för sådan verksamhet. Samtidigt har byrån försökt undvika att det blir orättvisa konkurrensförhållanden gentemot de kommersiella luftfartsoperatörer som erbjuder CAT-flygningar A till A enligt VFR under dagar med ELA2-luftfartyg. Antalet dagar samt verksamhetsområdet har begränsats.

VII. Andra synpunkter

När det gäller CAT-verksamhet A till A har det inte gjorts några ändringar av de definitioner i bilaga I som offentliggjordes i yttrande nr 04/2011.

Bilaga 1: Korshänvisningstabeller till tillägg i EU-OPS och JAR-OPS3**Tillägg 1 till 1.005 a – flygplan i prestandaklass B, VFR-verksamhet under dager**

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>a) Terminologi</p> <p>1. Verksamhet A till A – start och landning utförs på samma plats.</p> <p>2. Verksamhet A till B – start och landning utförs på olika platser.</p> <p>3. Natt – timmarna mellan den borgerliga kvällsskymningens slut och den borgerliga gryningens början, eller annan sådan period mellan solnedgång och soluppgång som kan ha föreskrivits av berörd myndighet.</p>	Bilaga I – Definitioner	<p>Begreppen "A till A" och "A till B" definieras inte här. A till A beskrivs i genomförandeförordningen.</p> <p>Definition av mörker (night har här ej översatts till natt på svenska): ingen ändring.</p>
<p>b) Den verksamhet för vilket detta tillägg gäller får bedrivas med följande lättnader:</p>		<p>Allmänna kommentarer:</p> <p>I den följande texten har flygplan i prestandaklass B behandlats som icke-komplexa flygplan.</p> <p>Det bör emellertid noteras att flygplan i prestandaklass B också kan vara komplexa luftfartyg, antingen om luftfartyget är certifierat för en minimibesättning med två piloter eller också om luftfartyget drivs av minst två turbopropmotorer.</p>
<p>1. OPS 1.035 Kvalitetssystem:</p> <p>Hos mycket små operatörer får befattningen kvalitetschef innehas av en utsedd befattningshavare om externa revisorer anlitas. Detta gäller även när</p>	AMC1 ORO.GEN.200 a.6	<p>Ändrad.</p> <p>Kvalitetschefens funktion utförs av efterlevnadschefen. Denna funktion kan inte kombineras med en befattningshavares funktion. I en icke-komplex organisation kan</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
verksamhetsansvarig chef innehar en eller flera befattningar.		emellertid efterlevnadschefens funktion kombineras med den ansvariga chefens funktion, förutsatt att han/hon har visat sig ha lämplig kompetens.
2.Reserverad		
3. OPS 1.075 Personbefordran: Krävs inte vid VFR-verksamhet med enmotoriga flygplan.	CAT.GEN.MPA.165	Har inte införlivats. Det är uppenbart att detta krav inte är relevant för mindre flygplan och det krävs ingen särskild åtgärd från operatörens sida.
4. OPS 1.100 Tillträde till cockpit: i) En operatör måste fastställa regler för personbefordran i ett pilotsäte. ii) Befälhavaren måste se till att A. transport av passagerare i ett pilotsäte inte inverkar distraherande på och/eller stör verksamheten under flygning, och att B. passageraren i pilotsätet görs förtrogen med relevanta restriktioner och säkerhetsförfaranden.	AMC1 CAT.GEN.135 a.3	Ändrad. Verksamhet enligt VFR under mörker samt enligt IFR har avsiktligt uteslutits för att undvika risken att en passagerare oavsiktligt manövrerar instrumenten
5. OPS 1.105 Obehörig transport: Krävs inte vid VFR-verksamhet med enmotoriga flygplan.	-	Har inte införlivats. Det är uppenbart att detta krav inte är relevant för mindre flygplan och det krävs ingen särskild åtgärd från operatörens sida.
6. OPS 1.135 Tilläggsinformation och formulär som ska medföras: i) Vid VFR-verksamhet A till A under dager	CAT.GEN.MPA.180 b CAT.OP.MPA.175 c	Ändrad. Lättnaderna i CAT.GEN.MPA.180 omfattar

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>med enmotoriga flygplan behöver följande dokument inte medföras:</p> <p>A. Driftfärdplan. B. Teknisk journal för flygplan. C. NOTAM/AIS-dokumentation. D. Meteorologisk information. E. Underrättelse om speciella kategorier av passagerare etc. F. Underrättelse om speciell last, inklusive farligt gods etc.</p> <p>ii) Vid VFR-verksamhet A till B under dager med enmotoriga flygplan behöver inte underrättelse om speciella kategorier av passagerare enligt OPS 1.135 a.7 medföras.</p> <p>iii) Vid VFR-verksamhet A till B under dager får driftfärdplanen vara förenklad och måste uppfylla de krav som ställs med hänsyn till verksamhetens art.</p>	<p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 a</p>	<p>även miljövårdighetsbeviset (buller), radiotillståndet, och dokumentationen av massa och balans.</p> <p>Lättnaderna för verksamhet A till A och verksamhet inom ett lokalt område är också identiska.</p> <p>Det förutsätts att VFR-verksamhet A till B under dager med enmotoriga flygplan klassificeras som verksamhet inom ett lokalt område.</p>
<p>7. OPS 1.215 Användning av flygtrafikledning:</p> <p>Vid VFR-verksamhet under dager med enmotoriga flygplan ska en icke-obligatorisk kontakt upprätthållas med flygtrafikledningen i den omfattning som krävs med hänsyn till verksamhetens art. Flygräddningstjänst måste säkerställas i enlighet med OPS1.300.</p>	<p>CAT.OP.MPA.100 b</p>	<p>Ingen ändring.</p>
<p>8. OPS 1.225 Operativa minima vid flygplats:</p> <p>Vid VFR-verksamhet uppfylls normalt detta krav av de standardmässiga operativa</p>	<p>På förslag: Nya godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC)</p> <p>AMC12 CAT.OP.MPA.110 Operativa</p>	<p>Ingen ändring.</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>minima vid VFR-verksamhet. Om så behövs ska operatören specificera ytterligare krav med beaktande av faktorer som radiotäckning, terräng, hur platserna för start och landning är beskaffade, flygförhållanden och ATS-kapacitet.</p>	<p>minima vid flygplats VFR-VERKSAMHET MED ICKE-KOMPLEXA MOTORDRIVNA LUFTFARTYG</p> <p>När minima för VFR-verksamhet ska fastställas får operatören tillämpa de operativa minima för VFR som föreskrivs i Del-SERA. Om så behövs får operatören i drifthandboken specificera ytterligare krav för hur dessa minima ska tillämpas, med beaktande av faktorer som radiotäckning, terräng, hur platserna för start och landning är beskaffade, flygförhållanden och ATS-kapacitet.</p>	
<p>9. OPS 1.235 Bullerminskande förfaranden: Gäller inte för VFR-verksamhet med enmotoriga flygplan.</p>	<p>CAT.OP.MPA.130</p>	<p>Ingen ändring.</p>
<p>10. OPS 1.240 Flygvägar och geografiska verksamhetsområden: Led a.1 gäller inte för VFR-verksamhet A till A under dager med enmotoriga flygplan.</p>	<p>CAT.OP.135 c</p>	<p>Ingen ändring.</p>
<p>11. OPS 1.250 Fastställande av minimiflyghöjder: För VFR-verksamhet under dager gäller detta krav enligt följande. En operatör ska se till att verksamheten endast utövas längs sådana flygvägar eller inom sådana områden där det är möjligt att upprätthålla en säker marginal till terrängen. Hänsyn ska tas till faktorer som temperatur, terräng,</p>	<p>AMC1.1 CAT.OP.MPA.145 a</p>	<p>Ingen ändring.</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
ogynnsamma meteorologiska förhållanden (t.ex. svår turbulens och nersvep), samt korrektioner för temperatur- och tryckvariationer i förhållande till standardvärdena.		
<p>12. OPS 1.255 Riktlinjer för bränsleplanering:</p> <p>i) För flygningar A till A: en operatör ska ange en lägsta bränslenivå, vid vilken flygningen måste avslutas. Denna minsta, slutliga bränslereserv får inte underskrida den mängd bränsle som krävs för flygning under 45 minuter.</p> <p>För flygningar A till B: En operatör ska se till att beräkningen före flygning av den användbara bränslemängd som krävs för en flygning innefattar följande:</p> <p>A. Taxningsbränsle: Bränsle som förbrukas före start, om denna mängd är betydande.</p> <p>B. Bränsle som krävs för flygning till destinationen.</p> <p>C. Bränslereserv:</p> <p>1. Bränsle för oförutsedda händelser: En bränslemängd som minst uppgår till 5 % av bränslemängden för flygning till den planerade destinationen, eller, vid omplanering under flygning, 5 % av bränslemängden för återstoden av flygningen.</p> <p>2. Slutlig bränslereserv: Bränsle för ytterligare 45 minuters flygning</p>	<p>För i):</p> <p>På förslag: ny CAT.OP.MPA.151 b</p> <p>b) Trots vad som sägs i a gäller att vid drift med icke-komplexa flygplan som har en maximal certifierad startmassa på högst 2 000 kg och som startar och landar på samma flygplats eller utelandningsplats ska operatören ange den slutliga bränslereserven i drifthandboken. Denna slutliga bränslereserv får inte underskrida den mängd bränsle som krävs för flygning under 45 minuter.</p> <p>Det tidigare ledet b ska betecknas c.</p> <p>För ii)</p> <p>CAT.OP.MPA.151 a</p>	<p>Ändrad.</p> <p>Begränsas till icke-komplexa flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 2 000 kg.</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>(kolvmotorer) eller ytterligare 30 minuters flygning (turbinmotorer).</p> <p>D. Bränsle till destinationsalternativ: Bränsle för att nå destinationsalternativet via destinationen, om ett destinationsalternativ krävs.</p> <p>E. Extra bränsle om detta begärs av befälhavaren: En bränslemängd som befälhavaren kan kräva i tillägg till den bränslemängd som erfordras enligt punkterna A–D ovan.</p>		
<p>13. OPS 1.265 Transport av avvisade passagerare och av personer som är utvisade eller tagna i förvar:</p> <p>För VFR-verksamhet med enmotoriga flygplan behöver en operatör inte fastställa förfaranden för transport av avvisade passagerare eller personer som är utvisade eller tagna i förvar, om verksamheten inte avser befordran av sådana personer.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Delvis införlivat.</p> <p>Det framgår av texten att operatörsförfaranden endast krävs när särskilda passagerarkategorier transporterats.</p> <p>Även om det inte är vanligt förekommande att avvisade passagerare eller personer som är utvisade eller tagna i förvar transporterats i enmotoriga flygplan enligt VFR som CAT-trafik, finns det inga säkerhetshänsyn som motiverar att operatörsförfaranden inte bör krävas för sådana flygningar.</p>
<p>14. OPS 1.280 Placering av passagerare:</p> <p>Gäller inte för VFR-verksamhet med enmotoriga flygplan.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Har inte införlivats.</p> <p>När det gäller driften med icke-komplexa flygplan är det uppenbart att förfarandena bör fastställas på proportionerliga och pragmatiska grunder. Det förefaller inte finnas något behov av lättnad här.</p>
<p>15. OPS1.285 Information till passagerarna: Passagerarna ska ges demonstration och</p>	CAT.OP.MPA.170	Ingen ändring.

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
information som är lämplig med hänsyn till verksamhetens art. Vid enpilotverksamhet får piloten inte tilldelas uppgifter som avleder hans eller hennes uppmärksamhet från uppgifterna under flygning.	<p>På förslag som tillägg till AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>ENPILOTSVERKSAMHET UTAN KABINBESÄTTNING</p> <p>När det gäller enpilotsverksamhet utan kabinbesättning bör befälhavaren ge passagerarna säkerhetsgenomgångar, frånsett under kritiska faser av flygningen.</p>	
<p>16. OPS 1.290 Flygförberedelser:</p> <p>i) Driftfärdplan för verksamhet A till A: Krävs ej.</p> <p>ii) VFR-verksamhet A till B under dagar: En operatör ska se till att en till verksamhetens art anpassad, förenklad driftfärdplan fylls i för varje flygning.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170 c</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.170 a</p>	Ingen ändring.
<p>17. OPS1.295 Val av flygplatser:</p> <p>Gäller ej VFR-verksamhet. Nödvändiga instruktioner för användning av flygplatser och platser för start och landning ska utfärdas med hänvisning till OPS 1.220.</p>	CAT.OP.MPA.180	<p>Har inte införlivats.</p> <p>I den nuvarande texten utesluts redan VFR-verksamhet.</p>
<p>18. OPS 1.310 Besättningsmedlemmarnas uppehållsplatser:</p> <p>Vid VFR-verksamhet krävs instruktioner om detta endast för tvåpilotverksamhet.</p>	CAT.OP.MPA.210	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Redan nu avser denna regel endast flerpilotverksamhet. Det finns inte heller något logiskt samband mellan säkerhetskravet och de prestandaklasser eller flygregler som skulle kunna beaktas.</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>19. OPS 1.375 Bränsleuppföljning under flygning:</p> <p>Tillägg 1 till OPS 1.375 behöver inte tillämpas vid VFR-verksamhet under dager med enmotoriga flygplan.</p>	CAT.OP.MPA.280	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Det finns inget tillägg 1 till OPS 1.375.</p>
<p>20. OPS 1.405 Inledning och fortsättning av inflygning:</p> <p>Gäller ej VFR-verksamhet.</p>	CAT.OP.MPA.305	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Kravet avser verksamhet enligt IFR. Det finns inget behov av en explicit lättnad för VFR-verksamhet.</p>
<p>21. OPS 1.410 Flygoperativa förfaranden – höjd över tröskel:</p> <p>Gäller ej VFR-verksamhet.</p>	CAT.OP.MPA.310	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Kravet avser precisionsinflygning. Det finns inget behov av en explicit lättnad för VFR-verksamhet.</p>
<p>22. OPS 1.430 till 1.460, inklusive tillägg:</p> <p>Gäller ej VFR-verksamhet.</p>	CAT.OP.MPA.110-120 SPA.LVO	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Med undantag för kravet att fastställa minima för VFR-verksamhet avser tillämpningsföreskrifterna och motsvarande AMC verksamhet enligt IFR. Det finns inget behov av en explicit lättnad för VFR-verksamhet.</p>
<p>23. OPS 1.530 Start:</p> <p>i) Led a gäller med följande tillägg. Myndigheten får från fall till fall godta andra prestandauppgifter från operatören, vilka grundar sig på demonstration och/eller dokumenterad erfarenhet. Leden b och c gäller med följande tillägg: När kraven i denna punkt inte kan uppfyllas på grund av</p>	CAT.POL.A.305	<p>Har inte införlivats.</p> <p>En lättnad som tillämpas från fall till fall skulle kräva ett förfarande enligt artikel 14.</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>fysiska begränsningar vad gäller förlängning av banan, och det finns ett tydligt allmänintresse av att verksamheten genomförs, får myndigheten från fall till fall godta uppgifter om prestanda vid särskilda förfaranden som operatören lägger fram. Dessa uppgifter får inte strida mot flyghandboken och ska vara grundade på demonstration och/eller dokumenterad erfarenhet</p> <p>ii) En operatör som önskar bedriva verksamhet enligt led i måste få ett förhandsgodkännande från den myndighet som utfärdat drifttillståndet. Ett sådant godkännande ska</p> <p>A. ange flygplanstypen, B. ange verksamhetens art, C. specificera flygplats eller flygplatser och berörda banor, D. ange att slutlig inflygning och landning endast får ske under visuella väderförhållanden, E. specificera besättningens kvalifikationer, och F. endast utfärdas för flygplan vars första typcertifikat utfärdades före den 1 januari 2005.</p> <p>iii) Verksamheten måste godtas av den stat där flygplatsen är belägen.</p>		
<p>24. OPS 1.535 Hinderfrihet vid start – flermotoriga flygplan:</p>	<p>CAT.POL.A.310 AMC1 CAT.POL.A.310</p>	<p>Delvis införlivat. i) Hänvisningen till led c.1 har inte införlivats.</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>i) Leden a.3, a.4, a.5, b.2, c.1, c.2 och tillägget gäller inte vid VFR-verksamhet under dager.</p> <p>ii) Vid IFR- eller VFR-verksamhet under dager gäller leden b och c med följande modifikationer.</p> <p>A. Visuella referenser ska anses vara tillgängliga när flygsikten är minst 1 500 m. B. Erforderlig maximal korridorbredd är 300 m när flygsikten är minst 1 500 m.</p>	<p>För att införliva punkt i föreslås följande ändring av CAT.POL.A.310:</p> <p>Ett nytt led e införs:</p> <p>e) Kraven i a.3, a.4, a.5, b.2 och c.2 ska inte tillämpas på VFR-verksamhet under dager.</p> <p>För att delvis införliva punkt ii föreslås följande ändring av AMC1 CAT.POL.A.310:</p> <p>Följande läggs till i slutet av led a:</p> <p>För VFR-verksamhet under mörker bör visuella referenser anses vara tillgängliga när flygsikten är minst 1 500 m.</p>	<p>I annat fall skulle regeln inte täcka flygbanor som kräver färdlinjesändringar över 15°.</p> <p>ii) Hänvisningen till IFR och B. har inte införlivats. Det finns inga säkerhetshänsyn som motiverar sådana lättnader.</p>
<p>25. OPS 1.545 Landning – Destinations- och alternativflygplatser:</p> <p>i) Punkten gäller med följande tillägg: När kraven i denna punkt inte kan uppfyllas på grund av fysiska begränsningar vad gäller förlängning av banan, och det finns ett tydligt allmänintresse och operativt behov av verksamheten, får myndigheten från fall till fall godta andra uppgifter om prestanda vid särskilda förfaranden som operatören lägger fram. Dessa uppgifter får inte strida mot flyghandboken, och ska vara grundade på demonstration och/eller dokumenterad erfarenhet.</p> <p>ii) En operatör som önskar bedriva verksamhet enligt led i måste få ett förhandsgodkännande från den myndighet</p>		<p>Har inte införlivats.</p> <p>En lättnad som tillämpas från fall till fall skulle kräva ett förfarande enligt artikel 14.</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>som utfärdat drifttillståndet. Ett sådant godkännande ska</p> <p>A. ange flygplanstypen, B. ange verksamhetens art, C. specificera flygplats eller flygplatser och berörda banor, D. ange att slutlig inflygning och landning endast får ske under visuella väderförhållanden, E. specificera besättningens kvalifikationer, och F. endast utfärdas för flygplan vars typcertifikat först utfärdades före den 1 januari 2005.</p> <p>iii) Verksamheten måste godtas av den stat där flygplatsen är belägen.</p>		
<p>26. OPS1.550 Landning – torra banor:</p> <p>i) Punkten gäller med följande tillägg: När kraven i denna punkt inte kan uppfyllas på grund av fysiska begränsningar vad gäller förlängning av banan, och det finns ett tydligt allmänintresse och operativt behov av verksamheten, får myndigheten från fall till fall godta andra uppgifter, om prestanda vid särskilda förfaranden som operatören lägger fram. Dessa uppgifter får inte strida mot flyghandboken, och ska vara grundade på demonstration och/eller dokumenterad erfarenhet.</p> <p>ii) En operatör som önskar bedriva verksamhet enligt led i måste få ett</p>		<p>Har inte införlivats.</p> <p>En lättnad som tillämpas från fall till fall skulle kräva ett förfarande enligt artikel 14.</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>förhandsgodkännande från den myndighet som utfärdat drifttillståndet. Ett sådant godkännande ska</p> <p>A. ange flygplanstypen, B. ange verksamhetens art, C. specificera flygplats eller flygplatser och berörda banor, D. ange att slutlig inflygning och landning endast får ske under visuella väderförhållanden, E. specificera besättningens kvalifikationer, och F. endast utfärdas för flygplan vars första typcertifikat utfärdades före den 1 januari 2005.</p> <p>iii) Verksamheten måste godtas av den stat där flygplatsen är belägen.</p>		
27.Reserverad		
<p>28. OPS1.650 VFR-verksamhet under dager: Punkt 1.650 gäller med följande tillägg. Enmotoriga flygplan för vilka ett individuellt luftvärdighetsbevis först utfärdades före den 22 maj 1995 får av myndigheten undantas från kraven i leden f, g, h, och i, om ombyggnad krävs för att uppfylla dessa krav.</p>	CAT.IDE.A.125 d	Ingen ändring.
<p>29. Del M, punkt M A.704, Handbok för styrning av bibehållen luftvärdighet: Handboken för styrning av bibehållen luftvärdighet får anpassas till den</p>		Behandlas inte i förordningen om flygdrift.

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
verksamhet som ska bedrivas.		
<p>30. Del M, punkt M A.306, Operatörens tekniska journalsystem:</p> <p>Myndigheten får godkänna en förenklad form av systemet för teknisk journal, anpassad till verksamhetens art.</p>		Behandlas inte i förordningen om flygdrift.
<p>31. OPS 1.940 Flygbesättningens sammansättning:</p> <p>Leden a.2, a.4, och b gäller inte vid VFR-verksamhet under dagar, med undantag för att led a.4 måste tillämpas fullt ut om två piloter krävs enligt OPS 1.</p>		<p>Har inte införlivats.</p> <p>Det framgår tydligt av texten när de ska tillämpas eller ej.</p>
<p>32. OPS 1.945 Övergångsutbildning och kontroll:</p> <p>i) Led a.7 – Produktionsflygning under övervakning (LIFUS) får ske med vilket flygplan som helst inom tillämplig klass. Omfattningen av denna produktionsflygning under övervakning är beroende av hur komplicerad den berörda verksamheten är.</p> <p>ii) Led a.8 krävs inte.</p>		<p>ORO.FC.220 d.2 + motsvarande AMC1 led e.3</p> <p>ORO.FC.220 b.i</p>
<p>33. OPS 1.955 Utnämning av befälhavare:</p> <p>Led b gäller enligt följande. Myndigheten får godta en förkortad befälhavarutbildning som är anpassad till den verksamhet som ska bedrivas. Led a.1.i gäller inte vid VFR-verksamhet under dagar.</p>		ORO.FC.205 g

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
34. OPS 1.960 Befälhavare som innehar trafikflygarcertifikat		ORO.FC.A.250 b
<p>35. OPS 1.965 Återkommande utbildning och kontroll:</p> <p>i) Led a.1 ska tillämpas på följande sätt vid VFR-verksamhet under dager. All utbildning och kontroll ska vara anpassad till verksamhetens art och till den flygplansklass som flygbesättningsmedlemmen tjänstgör på, samt ta vederbörlig hänsyn till all eventuell specialutrustning som används.</p> <p>ii) Led a.3.ii gäller enligt följande. Utbildning i flygplanet får genomföras av en klasskontrollant (CRE), en flygkontrollant (FE) eller en typkontrollant (TRE).</p> <p>iii) Led a.4.i gäller enligt följande. Operatörens kompetenskontroll får genomföras av en typkontrollant (TRE), klasskontrollant (CRE) eller en befälhavare med lämpliga kvalifikationer som utsetts av operatören, är godtagbar för myndigheten och har utbildats i begrepp och bedömning av kompetens för besättningssamarbete.</p> <p>iv) Led b.2 ska vid VFR-verksamhet under dager gälla enligt följande: Om verksamheten utövas under säsonger som inte är längre än åtta månader i följd, är det tillräckligt med en kompetenskontroll genomförd av operatören. Denna kompetenskontroll måste genomföras innan</p>		<p>AMC1 ORO.FC.230, led a.5</p> <p>ORO.FC.145 a.2</p> <p>ORO.FC.230 b.5</p> <p>ORO.FC.230 b.3</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
kommersiell luftfartsverksamhet inleds.		
<p>36. OPS 1.968 Krav på pilot för tjänstgöring i något av pilotsätena:</p> <p>Tillägg 1 är inte tillämpligt på VFR-verksamhet under dager med enmotoriga flygplan.</p>		<p>Har inte införlivats. Självförklarande.</p>
<p>37. OPS 1.975 Sträck- och flygplatskännedom:</p> <p>i) Vid VFR-verksamhet under dager gäller inte leden b, c och d, med undantag för att om det krävs ett särskilt godkännande från den stat där flygplatsen är belägen, ska operatören se till att kraven enligt godkännandet uppfylls.</p> <p>ii) Som ett alternativ till leden b–d får sträck- och flygplatskännedom för IFR- eller VFR-verksamhet under mörker förnyas enligt följande:</p> <p>(A) Genom att, med undantag för verksamhet destinerad till de mest krävande flygplatserna, genomföra minst tio sektorer inom verksamhetsområdet under de föregående tolv månaderna, samt de självstudier som eventuellt erfordras.</p> <p>(B) Verksamhet destinerad till de mest krävande flygplatserna får endast bedrivas om</p> <p>1. befälhavaren har kvalificerats för flygplatsen inom loppet av de föregående 36 månaderna, genom att besöka den som</p>		<p>GM1 ORO.FC.105 c</p> <p>AMC2 ORO.FC.105 c</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>operativ flygbesättningsmedlem eller observatör,</p> <p>2. inflygningen sker under visuella väderförhållanden från tillämplig lägsta sektorhöjd, och</p> <p>3. en fullgod egen genomgång har gjorts före flygningen.</p>		
<p>38. OPS 1.980 Mer än en typ eller variant:</p> <p>i) Gäller inte om verksamheten är begränsad till klassen enpilot/kolvmotordrivna flygplan enligt VFR och under dager.</p> <p>ii) För IFR- och VFR-verksamhet under mörker minskas kravet enligt tillägg 1 till OPS 1.980 led d.2 i på 500 timmar i den relevanta befattningen innan de befogenheter som erhålls genom två typbenämningar i certifikatet utövas till 100 timmar eller sektorer, om en av typbenämningarna i certifikatet hänför sig till en klass. En kontrollflygning måste genomföras innan piloten tillåts tjänstgöra som befälhavare.</p>		<p>ORO.FC.240 c</p> <p>AMC1 ORO.FC.240 a.4.ii.A</p>
<p>39. OPS 1.981 Flygning med helikopter och flygplan:</p> <p>Led a.1 gäller inte om verksamheten är begränsad till klassen enpilot/kolvmotordrivna flygplan.</p>		<p>ORO.FC.240 c</p>

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
40.Reserverad		
41. OPS 1.1060 Driftfärdplan: Krävs inte för VFR-verksamhet A till A under dagar. För VFR-verksamhet A till B under dagar gäller detta krav, men färdplanen får föreligga i en till verksamhetens art anpassad, förenklad form. (Se OPS 1.135.)	CAT.OP.MPA.175 c AMC1 CAT.OP.MPA.175 a	Har införlivats. Skillnad: I EASA OPS hänvisas endast till VFR, inte till VFR under dagar. Tillämpningsområdet för verksamhet A till A är emellertid begränsat till VFR under dagar.
42. OPS 1.1070 Handbok för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten Handboken för arbetet för den fortsatta luftvärdigheten får anpassas till den verksamhet som ska utövas.		Behandlas inte i förordningen om flygdrift.
43. OPS1.1071 Flygplanets tekniska journal: Gäller enligt del M, punkt M A.306 Operatörens tekniska journalsystem.		Behandlas inte i förordningen om flygdrift.
44.Reserverad		
45.Reserverad		
46. OPS 1.1240 Utbildningsprogram: Utbildningsprogrammen ska anpassas till verksamhetens art. För VFR-verksamhet kan ett utbildningsprogram för självstudier godtas.	-	Har inte införlivats. Ligger inom tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 300/2008.
47. OPS 1.1250 Checklista för genomsökningsförfarande i flygplan:	-	Har inte införlivats. Ligger inom tillämpningsområdet för

Tillägg 1 till OPS 1.005 a	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
Gäller inte vid VFR-verksamhet under dager.		förordning (EG) nr 300/2008.

Tillägg 1 till 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>a) Terminologi.</p> <p>1) Lokala verksamheter. Flygning som utförs inom ett lokalt, avgränsat geografiskt område som godtagits av myndigheten, och som påbörjas och avslutas på samma plats under samma dag.</p>	Bilaga I – Definitioner	<p>Ändrad.</p> <p>Definitionen i EASA OPS är mer specifik.</p> <p>Små helikoptrar (enligt definitionen i JAR-OPS 1) behandlas som icke-komplexa helikoptrar (i den mening som avses i grundförordningen).</p>
<p>b) Tillstånd. En operatör som önskar utföra verksamhet i enlighet med detta tillägg, ska dessförinnan ha tillstånd till detta av den myndighet som utfärdat drifttillståndet. Ett sådant godkännande anger:</p> <p>1) helikoptertypen, och</p> <p>2) typen av verksamhet.</p> <p>3) De geografiska begränsningarna av lokal verksamhet inom ramen för detta tillägg (se ACJ till tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 f) stycke b) 3)).</p>	ORO.AOC	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Det finns inget behov av att uttryckligen införliva denna regel. Denna verksamhet ingår hur som helst i drifttillståndet och omfattas av myndighetens tillsynsprogram.</p>
<p>c) Förbud. Följande aktiviteter är förbjudna:</p>		
<p>1) JAR-OPS 3.065. Transport av krigsmateriel.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Denna lättnad anses inte vara relevant. Det är ytterst osannolikt att krigsmaterial transporteras med en liten helikopter i en CAT-miljö.</p>

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
2) JAR-OPS 3.265. Transport av avvisade passagerare samt personer som ska utvisas eller är tagna i förvar.	CAT.OP.MPA.155	Har inte införlivats. Inte relevant. Det förefaller osannolikt att avvisade passagerare samt personer som ska utvisas eller är tagna i förvar skulle transporteras med en icke-komplex helikopter eller inom ramen för lokal helikopterverksamhet.
3) JAR-OPS 3.305. Tankning och avtankning medan passagerare går ombord, är ombord eller stiger ur helikoptern.	CAT.OP.MPA.195	Har inte införlivats. Enligt nuvarande bestämmelse är det redan förbjudet att tanka och avtanka med flygbensin eller blandbränsle eller en eventuell blandning av dessa bränsletyper medan passagerare går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget. Merparten av alla icke-komplexa helikoptrar behandlas därför redan i denna regel.
4) JAR-OPS 3.335. Rökning ombord	CAT.OP.MPA.240	Har inte införlivats. Det är förbjudet att röka redan enligt nuvarande bestämmelse, som ger ett tillräckligt skydd.
d) Lättnader. Lättnader medges i följande bestämmelser:		
1) JAR-OPS 3.100 Tillträde till cockpit: i) En operatör ska fastställa regler för transport av passagerare i pilotsäte, om tillämpligt. ii) Befälhavaren måste se till att	AMC1 CAT.GEN.135 a.3	Ingen ändring.

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>A) transport av passagerare i pilotsätet inte stör och/eller hindrar flygningen och</p> <p>B) den person som färdas i ett pilotsäte informeras om relevanta restriktioner och procedurer.</p>		
<p>2) JAR-OPS 3.135 Tilläggsinformation och formulär som ska medföras.</p> <p>i) Följande dokument behöver inte medtas vid lokala flygningar:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135 a) 1) <input type="checkbox"/>- driftfärdplan.</p> <p>B) JAR-OPS 3.135 a) 2) <input type="checkbox"/>- teknisk journal (utom då detta krävs för landning på annan plats än den ursprungliga landningsplatsen)</p> <p>C) JAR-OPS 3.135 a) 4) <input type="checkbox"/>- NOTAM/AIS-dokumentation</p> <p>D) JAR-OPS 3.135 a) 5) <input type="checkbox"/>Meteorologisk information</p> <p>E) JAR-OPS 3.135 a) 7) <input type="checkbox"/>- Underrättelse om särskilda passagerare etc.</p> <p>F) JAR-OPS 3.135 a) 8) <input type="checkbox"/>- Underrättelse om särskild last etc.</p> <p>ii) För icke-lokala flygningar:</p> <p>A) JAR-OPS 3.135 a) 1) <input type="checkbox"/>- driftfärdplan. Färdplanen kan finnas i en förenklad version som är relevant för den typ av verksamhet som utförs, om detta godtas av myndigheten.</p> <p>B) JAR-OPS 3.135 a) 7) <input type="checkbox"/>- Underrättelse om</p>	<p>CAT.GEN.MPA.180 b</p> <p>CAT.OP.MPA.175 c</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 a</p>	<p>För punkt i: Ändrad.</p> <p>Lättnaderna i CAT.GEN.MPA.180 omfattar även miljövårdighetsbeviset (buller), radiotillståndet, och dokumentationen av massa och balans.</p> <p>För ii): Ingen ändring.</p>

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
särskilda passagerare. Krävs inte.		
<p>3) JAR-OPS 3.140 Information som ska behållas på marken.</p> <p>Information behöver inte behållas på marken då annan typ av dokumentation används.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Syftet med lättningen är oklart och anges inte tillräckligt specifikt för att kunna utgöra en tillämpningsföreskrift. Redan i nuvarande bestämmelse anges det dessutom att informationen ska behållas på den plats där den ska förvaras till dess att den har kopierats.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.165 In- och uthyrning.</p> <p>Tillämplig endast när formella avtal rörande in- och uthyrning finns.</p> <p>Anm.: De fall där kontraktet att transportera passagerare överförs till en annan operatör till vilka passagerarna betalar för transporten betraktas inte som in- eller uthyrning.</p>	ORO.AOC.110	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Normalt ser man det som att in- och uthyrning förutsätter ett formellt leasingavtal.</p>
<p>5) JAR-OPS 3.215 Användning av flygtrafiktjänst.</p> <p>Ej tillämpligt, såvida inte särskilda bestämmelser avseende luftrum påbjuder detta och förutsatt att en plan för flygräddningstjänst har lämnats som är godtagbar för myndigheten.</p>	CAT.OP.MPA.100 b	Ingen ändring.
<p>6) JAR-OPS 3.220 Operatörens auktorisation av helikopterflygplatser.</p> <p>En operatör ska fastställa en metod som gör det möjligt för befälhavarna att välja lämpliga helikopterflygplatser eller landningsplatser med hänsyn tagen till helikoptertyp och</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 d	<p>Ändrad.</p> <p>Innehållet i EASA OPS-regeln är tillämpligt på all helikopterverksamhet när det gäller anläggningar som inte tidigare har kartlagts, vilket tolkas som syftet med denna bestämmelse.</p>

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
verksamhetstyp.		
<p>7) JAR-OPS 3.255 Bränsleregler.</p> <p>Led b) till d) är inte tillämpliga när de bränsleregler som föreskrivs i JAR-OPS 3.255 a), vid avslutning av flygningen, eller serien av flygningar, säkerställer att återstående bränsle inte är mindre än den mängd bränsle som är tillräcklig för 30 minuters flygtid vid normal marschfart (detta kan reduceras till 20 minuter vid verksamhet i områden med lämpliga och säkra landningsplatser). Reservbränsle ska anges i drifhandboken för att uppfylla bestämmelserna i JAR-OPS 3.375 c).</p>	CAT.OP.MPA.151 b	Ingen ändring.
<p>8) JAR-OPS 3.280 Kabinkonfiguration.</p> <p>Procedurer behöver inte fastställas.</p> <p>Anm.: Syftet med detta stycke uppnås av den pilot som använder sitt omdöme. JAR-OPS 3.260 är tillämplig och anses påtala behovet av procedurer.</p>	CAT.OP.MPA.165	<p>Har inte införlivats.</p> <p>När det gäller driften med icke-komplexa helikoptrar är det uppenbart att förfarandena bör fastställas på proportionerliga och pragmatiska grunder. Det förefaller inte finnas något behov av lättnad här.</p>
<p>9) JAR-OPS 3.285 Information till passagerare.</p> <p>i) Stycke a) 1). Om säkerheten inte äventyras, ska passagerarna muntligen informeras om säkerhetsfrågor. Informationen kan helt eller delvis utgöras av en audiovisuell presentation. För att få använda bärbara elektroniska enheter krävs ett förhandsgodkännande.</p>	<p>CAT.OP.MPA.170</p> <p>På förslag som tillägg till AMC2 CAT.OP.MPA.170</p> <p>ENPILOTSVERKSAMHET UTAN KABINBESÄTTNING</p> <p>När det gäller enpilotsverksamhet utan kabinbesättning bör befälhavaren ge passagerarna säkerhetsgenomgångar, frånsett</p>	<p>Ändrad.</p> <p>Detta godtagbara sätt att uppfylla kraven anses införliva bestämmelsens syfte.</p> <p>Syftet med denna lättnad är oklar. Av CAT.GEN.MPA.140 framgår det redan att operatören måste godkänna att bärbar elektronisk utrustning används.</p>

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
	under kritiska faser av flygningen. CAT.GEN.MPA.140	
<p>10) JAR-OPS 3.290 Flygförberedelser.</p> <p>i) För lokala verksamheter:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290 a. Driftfärdplan krävs inte.</p> <p>ii) För icke-lokala flygningar:</p> <p>A) JAR-OPS 3.290 a. Det är godtagbart att utföra en förenklad driftfärdplan som är relevant för verksamheten.</p>	<p>CAT.OP.MPA.175 c</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.175 a</p>	<p>Ingen ändring.</p>
<p>11) JAR-OPS 3.375 Bränslehantering under flygning.</p> <p>Tillägg 1 till JAR-OPS 3.375 behöver inte tillämpas (se d) 14) nedan).</p>	<p>CAT.OP.MPA.281</p> <p>AMC1 CAT.OP.MPA.281</p>	<p>Ingen ändring.</p>
<p>12) JAR-OPS 3.385 Användning av syrgas.</p> <p>Förutsatt myndighetens förhandsgodkännande kan flygningar mellan 10 000 ft och 16 000 ft genomföras under en kortare period utan användning av syrgas i enlighet med de procedurer som fastställts i drifthandboken. (Innan sådan flygning påbörjas ska operatören säkerställa att passagerarna informeras om att syrgas inte kommer att användas.)</p>	<p>CAT.OP.MPA.285</p>	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Det ansågs inte säkert med ett öppet undantag för användningen av syrgas och för helikoptrar är det inte heller förenligt med ICAO bilaga 6. Ett strikt undantag tillåts endast för Del-SPO under förutsättning att det först har godkänts av den behöriga myndigheten.</p>
<p>13) Tillägg 1 till JAR-OPS 3.270 Stuvning av bagage och gods.</p>	<p>ACM1 CAT.OP.MPA.160</p>	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Det anses allmänt att ett förfarande måste</p>

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
Enligt verksamhetstyp och helikoptertyp.		utföras enligt verksamhetstyp och helikoptertyp.
14) Tillägg 1 till JAR-OPS 3.375 Bränslehantering under flygning. Inte tillämpligt.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ingen ändring. De AMC som införlivar tillägget är inte tillämpliga på verksamhet med små helikoptrar eller lokal helikopterverksamhet.
15) JAR-OPS 3.630 Allmän introduktion. Instrument och utrustning. Alternativ utrustning som inte uppfyller aktuella JTSO-standarder men som uppfyller säkerhetsstandarden på originalutrustningen kan godtas av myndigheten.		Har inte införlivats. Utanför tillämpningsområdet. Godkännandekrav eller överensstämmelse med ETSO-tillstånd omfattas av förordning (EG) nr 1702/2003. Lättnader som anses godtagbara bör regleras där.
16) JAR-OPS 3.775 Extra syrgas – helikoptrar utan tryckkabin. Förutsatt myndighetens förhandsgodkännande kan flygningar mellan 10 000 ft och 16 000 ft genomföras utan extra syrgas i enlighet med de procedurer som fastställts i drifthandboken.	CAT.IDE.H.240	Har inte införlivats. Det ansågs inte säkert med ett öppet undantag för användningen av syrgas och för helikoptrar är det inte heller förenligt med ICAO bilaga 6. Ett strikt undantag tillåts endast för Del-SPO under förutsättning att det först har godkänts av den behöriga myndigheten.
17) Tillägg till JAR-OPS 3.775 Syrgasförråd för helikoptrar utan tryckkabin. Tillämpas inte, i enlighet med 12) och 16) ovan.	CAT.IDE.H.240	Har inte införlivats. Det ansågs inte säkert med ett öppet undantag för användningen av syrgas och för helikoptrar är det inte heller förenligt med ICAO bilaga 6. Ett strikt undantag tillåts endast för Del-SPO under förutsättning att det först har godkänts av den behöriga myndigheten.

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
		myndigheten.
<p>18) JAR-OPS 3.955 b) Uppgradera till befälhavare. Myndigheten kan godta en förkortad befälhavarutbildning som är relevant för den verksamhet som ska utföras.</p>		<p>Har inte införlivats. Det anges inga villkor för en sådan förkortad kurs.</p>
<p>[(19) JAR-OPS 3.970 a) Aktuell erfarenhet. Som ett alternativ till det krav som anges i JAR-OPS 3.970 a), med myndighetens förhandsgodkännande, kan kravet på 90 dagars aktuell erfarenhet anses vara uppfyllt om en pilot har genomfört tre starter, tre flygningar och tre landningar på någon helikopter i den angivna gruppen under de föregående 90 dagarna (se ACJ till tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 f) stycke d) 19)). För att kravet på aktuell flygerfarenhet på helikoptertypen ska vara uppfyllt, krävs att:</p> <ul style="list-style-type: none"> i) kompetenskontrollen (PC) för behörighet på typen är giltig, och ii) två flygtimmar på typen eller någon variant inom de senaste sex månaderna, och iii) en giltig operatörskompetenskontroll (OPC) har genomförts på en av helikoptrarna i den angivna gruppen, och iv) operatörens kompetenskontroll på alla helikoptertyper i den angivna gruppen görs i en bestämd ordningsföljd v) aktuella helikoptertyper i den angivna gruppen samt proceduren för tillgodoräknande av 		FCL.060

Tillägg 1 till OPS 3.005 f – Verksamhet med små helikoptrar, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
kompetenskontroll, operatörens kompetenskontroll och aktuell flygerfarenhet beskrivs i driftshandboken.]		
[20]) Tillägg 1 till JAR-OPS 3.965 Repetitionsutbildning och kontroll. En kursplan som är tillämplig för verksamhetsform kan godtas av myndigheten.		ORO.FC.230 a
21]) JAR-OPS 3.1060 Driftfärdplan. Se 2) i) A) och 2) ii) A) ovan.	CAT.OP.MPA.175 c AMC1 CAT.OP.MPA.175 a	Ingen ändring.
([22]) JAR-OPS 3.1235 Bestämmelser för luftfartsskydd. Tillämpliga endast vid verksamhet i stater där nationella program för luftfartsskydd är tillämpliga på de verksamheter som omfattas av detta tillägg.		Har inte införlivats. Ligger inom tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 300/2008.
([23]) JAR-OPS 3.1240 Utbildningsprogram. Utbildningsprogram ska anpassas till verksamhetsformen. Ett lämpligt utbildningsprogram för självstudier kan godtas av myndigheten.		Har inte införlivats. Ligger inom tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 300/2008.
([24]) JAR-OPS 3.1250 Checklista för genomsökningsförfarande i helikopter. Ingen checklista krävs.		Har inte införlivats. Ligger inom tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 300/2008.

Tillägg 1 till 3.005 g – Lokal helikopterverksamhet, VFR under dager

Tillägg 1 till OPS 3.005 g, lokal helikopterverksamhet, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
<p>a) Tillstånd. En operatör som önskar utföra verksamhet i enlighet med detta tillägg, ska dessförinnan ha tillstånd till detta av den myndighet som utfärdat drifttillståndet. Ett sådant godkännande anger:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) helikoptertyp 2) verksamhetstyp 3) de geografiska begränsningarna av verksamhet inom ramen för detta tillägg (se ACJ till tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 g) stycke a) 3)). 	ORO.AOC	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Det finns inget behov av att uttryckligen införliva denna regel. Denna verksamhet ingår hur som helst i drifttillståndet och omfattas av myndighetens tillsynsprogram.</p>
<p>b) Förbud. Följande aktiviteter är förbjudna:</p>		
<p>1) JAR-OPS 3.065. Transport av krigsmateriel.</p>	CAT.GEN.MPA.155	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Denna lättnad anses inte vara relevant. Det är ytterst osannolikt att krigsmateriel transporteras inom ramen för lokal helikopterverksamhet i en CAT-miljö.</p>
<p>2) JAR-OPS 3.265. Transport av avvisade passagerare samt personer som ska utvisas eller är tagna i förvar.</p>	CAT.OP.MPA.155	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Inte relevant. Det förefaller osannolikt att avvisade passagerare samt personer som ska utvisas eller är tagna i förvar skulle transporteras med en icke-komplex helikopter eller inom ramen för lokal helikopterverksamhet.</p>
<p>3) JAR-OPS 3.305. Tankning och avtankning medan passagerare går ombord, är ombord eller stiger ur helikoptern.</p>	CAT.OP.MPA.195	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Enligt nuvarande bestämmelse är det redan förbjudet att tanka och avtanka med flygbensin eller blandbränsle eller en eventuell blandning av dessa</p>

Tillägg 1 till OPS 3.005 g, lokal helikopterverksamhet, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
		bränsletyper medan passagerare går ombord, är ombord eller lämnar luftfartyget. Merparten av alla icke-komplexa helikoptrar behandlas därför redan i denna regel.
4) JAR-OPS 3.335. Rökning ombord.	CAT.OP.MPA.240	Har inte införlivats. Det är förbjudet att röka redan enligt nuvarande bestämmelse, som ger ett tillräckligt skydd.
c) Lättnader. Lättnader medges i följande bestämmelser:		
<p>1) JAR-OPS 3.135 Tilläggsinformation och formulär som ska medföras.</p> <p>i) JAR-OPS 3.135 a 1) – driftfärdplan. Färdplanen kan finnas i en förenklad version som är relevant för den typ av verksamhet som utförs, om detta godtas av myndigheten.</p> <p>ii) JAR-OPS 3.135 a) 4) – NOTAM/-AIS-dokumentation. Krävs inte.</p> <p>iii) JAR-OPS 3.135 a) 5) - Meteorologisk information. Krävs inte.</p> <p>iv) JAR-OPS 3.135 a) 7) – Underrättelse om särskilda passagerare etc. <input type="checkbox"/> Krävs inte.</p> <p>v) JAR-OPS 3.135 a) 8) – Underrättelse om särskild last etc. Krävs inte.</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>Lättnaderna i CAT.GEN.MPA.180 omfattar även miljövärdighetsbeviset (buller), radiotillståndet, och dokumentationen av massa och balans.</p> <p>Lättnaden för driftfärdplanen har införlivats.</p>
<p>2) JAR-OPS 3.140 Information som ska behållas på marken.</p> <p>Information behöver inte behållas på marken då annan typ av dokumentation används.</p>	CAT.GEN.MPA.185	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Syftet med lättnaden är oklart och anges inte tillräckligt specifikt för att kunna utgöra en tillämpningsföreskrift. Redan i nuvarande bestämmelse</p>

Tillägg 1 till OPS 3.005 g, lokal helikopterverksamhet, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
		anges det dessutom att informationen ska behållas på den plats där den ska förvaras till dess att den har kopierats.
<p>3) JAR-OPS 3.165 In- och uthyrning.</p> <p>Tillämplig endast när ett formellt avtal rörande in- och uthyrning finns.</p> <p>Anm.: De fall där kontraktet att transportera passagerare överförs till en annan operatör till vilka passagerarna betalar för transporten betraktas inte som in- eller uthyrning.</p>	ORO.AOC.110	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Normalt ser man det som att in- och uthyrning förutsätter ett formellt leasingavtal.</p>
<p>4) JAR-OPS 3.215 Användning av flygtrafiktjänst.</p> <p>Ej tillämpligt, såvida inte särskilda bestämmelser avseende luftrum påbjuder detta och förutsatt att en plan för flygräddningstjänst har lämnats som är godtagbar för myndigheten.</p>	CAT.OP.MPA.100 b	Ingen ändring.
<p>5) JAR-OPS 3.220 Operatörens auktorisation av helikopterflygplatser.</p> <p>En operatör ska fastställa en metod som gör det möjligt för befälhavarna att välja lämpliga helikopterflygplatser eller landningsplatser med hänsyn tagen till helikoptertyp och verksamhetstyp.</p>	AMC1 CAT.OP.MPA.105 d	<p>Ändrad.</p> <p>Innehållet i EASA OPS-regeln är tillämpligt på all helikopterverksamhet när det gäller anläggningar som inte tidigare har kartlagts, vilket tolkas som syftet med denna bestämmelse.</p>
<p>6) JAR-OPS 3.255 Bränsleregler. Styckena b) till d) är inte tillämpliga när de bränsleregler som föreskrivs i JAR-OPS</p> <p>3.255 a), vid avslutning av flygningen, eller serien av flygningar, säkerställer att återstående bränsle inte är mindre än den mängd bränsle som är tillräcklig för</p>	CAT.OP.MPA.151 b	Ingen ändring.

Tillägg 1 till OPS 3.005 g, lokal helikopterverksamhet, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
30 minuters flygtid vid normal marschfart (detta kan reduceras till 20 minuter vid verksamhet i områden med lämpliga och säkra landningsplatser). Reservbränsle ska specificeras i drifthandboken för att uppfylla bestämmelserna i JAR-OPS 3.375 c).		
7) JAR-OPS 3.290 a). Se C) 1) i) ovan.	AMC1 CAT.OP.MPA.175 a	Ingen ändring.
8) JAR-OPS 3.375 Bränslehantering under flygning. Tillägg 1 till JAR-OPS 3.375 behöver inte tillämpas (se c) 10) nedan).	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ingen ändring.
9) JAR-OPS 3.385 Användning av extra syrgas. Med myndighetens förhandsgodkännande kan flygningar mellan 10 000 ft och 13 000 ft genomföras under en kortare period utan användning av extra syrgas i enlighet med procedurerna som fastställts i drifthandboken. (Innan sådan flygning påbörjas ska operatören säkerställa att passagerarna informeras om att syrgas inte kommer att användas.)	CAT.OP.MPA.285	Har inte införlivats. Det ansågs inte säkert med ett öppet undantag för användningen av syrgas och för helikoptrar är det inte heller förenligt med ICAO bilaga 6. Ett strikt undantag tillåts endast för Del-SPO under förutsättning att det först har godkänts av den behöriga myndigheten.
10) Tillägg 1 till JAR-OPS 3.375 Bränslehantering under flygning. Inte tillämpligt.	CAT.OP.MPA.281 AMC1 CAT.OP.MPA.281	Ingen ändring. De AMC som införlivar tillägget är inte tillämpliga på verksamhet med små helikoptrar eller lokal helikopterverksamhet.
11) JAR-OPS 3.630 Allmän introduktion. Instrument och utrustning. Alternativ utrustning som inte uppfyller aktuella JTSO-standarder men som uppfyller säkerhetsstandarden på originalutrustningen kan godtas		Har inte införlivats. Utanför tillämpningsområdet. Godkännandekrav eller överensstämmelse med ETSO-tillstånd omfattas av förordning (EG) nr 1702/2003. Lättnader som anses

Tillägg 1 till OPS 3.005 g, lokal helikopter verksamhet, VFR under dager	EASA OPS – hänvisning	Skillnad
av myndigheten.		godtagbara bör regleras där.
<p>12) JAR-OPS 3.775 Extra syrgas – helikoptrar utan tryckkabin.</p> <p>Förutsatt myndighetens förhandsgodkännande kan flygningar mellan 10 000 ft och 16 000 ft genomföras utan extra syrgas i enlighet med de procedurer som fastställts i drifhandboken.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Det ansågs inte säkert med ett öppet undantag för användningen av syrgas och för helikoptrar är det inte heller förenligt med ICAO bilaga 6. Ett strikt undantag tillåts endast för Del-SPO under förutsättning att det först har godkänts av den behöriga myndigheten.</p>
<p>13) Tillägg till JAR-OPS 3.775 Syrgasförråd för helikoptrar utan tryckkabin.</p> <p>Tillämpas inte, i enlighet med 9) och 12) ovan.</p>	CAT.IDE.H.240	<p>Har inte införlivats.</p> <p>Det ansågs inte säkert med ett öppet undantag för användningen av syrgas och för helikoptrar är det inte heller förenligt med ICAO bilaga 6. Ett strikt undantag tillåts endast för Del-SPO under förutsättning att det först har godkänts av den behöriga myndigheten.</p>
<p>14) JAR-OPS 3.1060 Driftfärdplan.</p> <p>Se C) 1) i) ovan.</p>	CAT.OP.MPA.175 c AMC1 CAT.OP.MPA.175 a	Ingen ändring.
<p>15) JAR-OPS 3.1235 Bestämmelser om luftfartsskydd.</p> <p>Tillämpliga endast i stater där nationella program för luftfartsskydd är tillämpliga på de verksamheter som omfattas av detta tillägg.</p>		<p>Har inte införlivats.</p> <p>Ligger inom tillämpningsområdet för förordning (EG) nr 300/2008.</p>

**Bilaga 2: Förteckning över lättnader och regler som inte är tillämpliga på CAT
(verksamhet A till A)**

Del-CAT

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
	CAT.GEN.MPA.115	Personal eller andra besättningsmedlemmar än kabinbesättningen i passagerarkabinen	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A
AMC1	CAT.GEN.MPA.115	Personal eller andra besättningsmedlemmar än kabinbesättningen i passagerarkabinen ÅTGÄRDER FÖR ATT FÖRHINDRA FÖRVÄXLING AV PASSAGERARNA	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A
GM1	CAT.GEN.MPA.115	Personal eller andra besättningsmedlemmar än kabinbesättningen i passagerarkabinen BESÄTTNINGSMEDLEMMAR PÅ POSITIONERINGSFLYGNINGAR	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A
	CAT.GEN.MPA.180	Handlingar, handböcker och information som ska medföras	Lättnader för verksamhet A till A med icke-komplexa luftfartyg samt lokal verksamhet
	CAT.GEN.MPA.195	Bevarande, uppvisande och användning av registreringar från färd- och ljudregistrator	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.GEN.MPA.195	Bevarande, uppvisande och användning av registreringar från färd- och ljudregistrator FUNKTIONSPROVNINGAR	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.GEN.MPA.195 a	Bevarande, uppvisande och användning av registreringar från färd- och ljudregistrator AVLÄGSNANDE AV REGISTRATORER EFTER EN HÄNDELSE SOM OMFATTAS AV RAPPORTERINGSSKYLDIGHET	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.GEN.MPA.195 b	Bevarande, uppvisande och användning av registreringar från färd- och ljudregistrator INSPEKTION AV REGISTRERINGAR	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		FRÅN FÄRD- OCH LJUDREGISTRATORER	
	CAT.OP.MPA.100 b	Utnyttjande av flygtrafikledning	Lättnader för icke-komplexa luftfartyg enligt VFR under dager samt lokal helikopterverksamhet.
	CAT.OP.MPA.105	Användning av flygplatser och utelandningsplatser	Lättnader för icke-komplexa flygplan
	CAT.OP.MPA.110 b	Operativa minima vid flygplats	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats FÖRFARANDE FÖR START PÅ LANDFLYGPLATSER – HELIKOPTRAR	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats SYSTEM FÖR INFLYGNINGSLJUS – ICAO, FAA	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM3	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats SBAS-VERKSAMHET	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats STARTER – FLYGPLAN	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats STARTER – HELIKOPTRAR	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats NPA-, APV- OCH CAT I-VERKSAMHET	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC4	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats KRITERIER FÖR ATT UPPRÄTTA RVR/CMV	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC5	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats FASTSTÄLLANDE AV RVR/CMV/VIS-MINIMA FÖR NPA, APV, CAT I – FLYGPLAN	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC6	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats FASTSTÄLLANDE AV RVR/CMV/VIS-MINIMA FÖR NPA, APV, CAT I – HELIKOPTRAR	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC7	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats CIRKLINGSFÖRFARANDE –	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		FLYGPLAN	
AMC8	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats CIRKLINGSFÖRFARANDE ÖVER LAND – HELIKOPTRAR	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
AMC10	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats OMVANDLING AV RAPPORTERAD METEOROLOGISK SIKT TILL RVR	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
AMC11	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats PÅVERKAN PÅ LANDNINGSMINIMA AV MARKUTRUSTNING SOM TEMPORÄRT INTE FUNGERAR KORREKT ELLER HAR NEDGRADERATS	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
AMC12	CAT.OP.MPA.110	Operativa minima vid flygplats VFR-VERKSAMHET MED ICKE- KOMPLEXA MOTORDRIVNA LUFTFARTYG	Lättnader för icke-komplexa luftfartyg
	CAT.OP.MPA.115	Inflygningsteknik – flygplan	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.115	Inflygningsteknik – flygplan KONTINUERLIG SLUTLIG INFLYGNING UTAN AVBROTT I GLIDBANAN (CDFA)	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
AMC2	CAT.OP.MPA.115	Inflygningsteknik – flygplan NPA-VERKSAMHET UTAN ATT CDFA- TEKNIKEN TILLÄMPAS	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
AMC3	CAT.OP.MPA.115	Inflygningsteknik – flygplan OPERATIVA FÖRFARANDE SAMT INSTRUKTIONER OCH UTBILDNING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.115	Inflygningsteknik – flygplan KONTINUERLIG SLUTLIG INFLYGNING UTAN AVBROTT I GLIDBANAN (CDFA)	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.120	Inflygning med användning av flygburen radar (ARA) vid verksamhet över vatten – helikoptrar	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.120	Inflygning med användning av flygburen radar (ARA) vid verksamhet över vatten – helikoptrar	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		ALLMÄNT	
GM1	CAT.OP.MPA.120	Inflygning med användning av flygburen radar (ARA) vid verksamhet över vatten – helikoptrar ALLMÄNT	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.125	Procedurer för instrumentstart och instrumentinflygning	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.130	Bullerminskande förfaranden – flygplan NADP-UTFORMNING	Inte tillämpligt för icke-komplexa flygplan, VFR.
GM1	CAT.OP.MPA.130	Bullerminskande förfaranden – flygplan TERMINOLOGI ALLMÄNT EXEMPEL	Inte tillämpligt för icke-komplexa flygplan, VFR.
	CAT.OP.MPA.130	Bullerminskande förfaranden – flygplan	Inte tillämpligt för icke-komplexa flygplan, VFR.
	CAT.OP.MPA.135 c	Flygvägar och geografiska verksamhetsområden – allmänt	Lättnader för icke-komplexa luftfartyg, verksamhet A till A, VFR, dager.
	CAT.OP.MPA.140	Maximalt avstånd från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A med komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.OP.MPA.140 c	Maximalt avstånd från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande OPERATIVA KRITERIER FÖR SMÅ TVÅMOTORIGA FLYGPLAN UTAN ETOPS-KAPACITET	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A med komplexa luftfartyg
GM1	CAT.OP.MPA.140 c	Maximalt avstånd från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande MARSCHFART MED EN MOTOR UR FUNKTION (OEI)	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A med komplexa luftfartyg
	CAT.OP.MPA.150	Bränsleregler	Till viss del inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A
AMC1	CAT.OP.MPA.150 b	Bränsleregler PLANERINGSKRITERIER – FLYGPLAN	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
AMC2	CAT.OP.MPA.150 b	Bränsleregler PLACERING FÖR ERA-FLYGPLATSEN FÖR BRÄNSLE	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A
AMC3	CAT.OP.MPA.150 b	Bränsleregler PLANERINGSKRITERIER – HELIKOPTRAR	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A
GM1	CAT.OP.MPA.150 b	Bränsleregler STATISTISK METOD FÖR BRÄNSLE FÖR OFÖRUTSEDDA HÄNDELSER – FLYGPLAN	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A
GM1	CAT.OP.MPA.150 c.3 i	Bränsleregler BRÄNSLE FÖR OFÖRUTSEDDA HÄNDELSER	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A
GM1	CAT.OP.MPA.150 c.3 ii	Bränsleregler BRÄNSLE TILL ALTERNATIV DESTINATION	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A
	CAT.OP.MPA.151 a	Bränsleregler – lättnader	Lättnader för flygplan i prestandaklass B
	CAT.OP.MPA.151 b	Bränsleregler – lättnader	Lättnader för icke-komplexa flygplan, MTOM på högst 2 000 kg, VFR under dager
	CAT.OP.MPA.151 c	Bränsleregler – lättnader	Lättnader för icke-komplexa helikoptrar och lokal helikopterverksamhet
AMC2	CAT.OP.MPA.170	Information till passagerare ENPILOTSVERKSAMHET UTAN KABINBESÄTTNING INFORMATION TILL PASSAGERARE	Lättnad för enpilotsverksamhet utan kabinbesättning
	CAT.OP.MPA.175	Flygförberedelser	Lättnad för icke-komplexa flygplan, verksamhet A till A enligt VFR; lokal icke-komplex helikopterverksamhet enligt VFR under dager.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 a	Flygförberedelser DRIFTFÄRDPLAN – KOMPLEXA MOTORDRIVNA LUFTFARTYG	Inte tillämpligt för icke- komplexa luftfartyg.
AMC1	CAT.OP.MPA.175 a	Flygförberedelser DRIFTFÄRDPLAN – ICKE-KOMPLEXA MOTORDRIVNA LUFTFARTYG OCH LOKAL VERKSAMHET	Inte tillämpligt för icke- komplexa flygplan inom verksamhet A till A enligt VFR, lokal verksamhet med icke-

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
			<p>komplexa helikoptrar enligt VFR under dager.</p> <p>Lättnader för icke-komplexa luftfartyg utanför verksamhet A till A enligt VFR samt för lokal verksamhet som inte sker med icke-komplexa helikoptrar enligt VFR under dager.</p>
GM1	CAT.OP.MPA.175 b.5	Flygförberedelser OMVANDLINGSTABELLER	Inte tillämpligt för icke-komplexa flygplan inom verksamhet A till A enligt VFR; lokal icke-komplex helikopterverksamhet enligt VFR under dager.
	CAT.OP.MPA.180	Val av flygplatser – flygplan	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.181	Val av flygplatser och utlandningsplatser – helikoptrar	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Val av flygplatser och utlandningsplatser – helikoptrar LANDNINGPROGNOS	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Val av flygplatser och utlandningsplatser – helikoptrar ALTERNATIV TILL HAVS	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.181	Val av flygplatser och utlandningsplatser – helikoptrar LANDNINGPROGNOS	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 b.1	Val av flygplatser och utlandningsplatser – helikoptrar KUSTFLYGPLATS	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.181 d	Val av flygplatser och utlandningsplatser – helikoptrar ALTERNATIV TILL HAVS	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.185	Planeringsminima för IFR-flygningar – flygplan	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.185	Planeringsminima för IFR – flygplan PLANERINGSMINIMA FÖR ALTERNATIVFLYGPLATSER	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM2	CAT.OP.MPA.185	Planeringsminima för IFR – flygplan	Inte relevant för CAT-

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		FLYGPLATSENS VÄDERPROGNOS	verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.186	Planeringsminima för IFR-flygningar – helikoptrar	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.OP.MPA.186	Planeringsminima för IFR – flygplan PLANERINGSMINIMA FÖR ALTERNATIVFLYGPLATSER	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.210	Besättningsmedlemmarnas uppehållsplatser	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A - flerpilotverksamhet/verksamhet med kabinbesättning
AMC1	CAT.OP.MPA.210 b	Besättningsmedlemmarnas uppehållsplatser KABINBESÄTTNINGENS SITTPLATSER	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – verksamhet med kabinbesättning
	CAT.OP.MPA.220	Hjälpmedel för nödutrymning	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A med komplexa luftfartyg
	CAT.OP.MPA.245	Väderförhållanden – alla luftfartyg	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.246	Väderförhållanden – flygplan	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.255	Is och andra beläggningar – förfaranden under flygning	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygning under förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden
AMC1	CAT.OP.MPA.255	Is och andra beläggningar – förfaranden under flygning FLYGNING UNDER FÖRVÄNTADE ELLER FAKTISKA ISBILDNINGSFÖRHÅLLANDEN – FLYGPLAN	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygning under förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden
AMC2	CAT.OP.MPA.255	Is och andra beläggningar – förfaranden under flygning FLYGNING UNDER FÖRVÄNTADE ELLER FAKTISKA ISBILDNINGSFÖRHÅLLANDEN – HELIKOPTRAR	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygning under förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden
AMC1	CAT.OP.MPA.281	Bränslehantering under flygning – helikoptrar KOMPLEXA MOTORDRIVNA HELIKOPTRAR, EJ LOKAL	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg/ej lokal verksamhet

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		VERKSAMHET	
GM1	CAT.OP.MPA.290	Terrängvarning UTBILDNINGSPROGRAM FÖR FLYGBESÄTTNINGEN OM TERRÄNGVARNINGSSYSTEM	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.OP.MPA.295	Användning av flygburet antikollisionssystem (ACAS) UTBILDNINGSPROGRAM FÖR FLYGBESÄTTNINGEN OM ACAS	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.OP.MPA.295	Användning av flygburet antikollisionssystem (ACAS) ALLMÄNT	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.OP.MPA.295	Användning av flygburet antikollisionssystem (ACAS)	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.OP.MPA.305	Inledning och fortsättning av inflygning	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.OP.MPA.305 e	Inledning och fortsättning av inflygning VISUELLA REFERENSER FÖR INSTRUMENTINFLYGNING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
	CAT.OP.MPA.310	Operativa förfaranden – höjd över tröskeln – flygplan	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.POL.A.200	Allmänt UPPGIFTER OM VÅTA OCH KONTAMINERADE BANOR	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.200	Allmänt	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.205	Start FÖRLUST AV BANLÄNGD TILL FÖLJD AV UPPLINJERING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.POL.A.205	Start BANBESKAFFENHET	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.205	Start	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
AMC1	CAT.POL.A.210	Hinderfrihet vid start HINDERFRIHET VID START	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC2	CAT.POL.A.210	Hinderfrihet vid start BANKNINGSVINKLARNAS PÅVERKAN	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC3	CAT.POL.A.210	Hinderfrihet vid start FÖRESKRIVEN NAVIGERINGSNOGGRANNHET	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.POL.A.210	Hinderfrihet vid start FÖRFARANDE VID OFÖRUTSEDDA HÄNDELSER FÖR HINDERFRIHET	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.210	Hinderfrihet vid start	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.215	På sträcka – en motor ur funktion (OEI) RUTTANALYS	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.215	På sträcka – en motor ur funktion (OEI)	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.220	På sträcka – flygplan med tre eller fler motorer, två motorer ur funktion	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC2	CAT.POL.A.225	Landning – destinations- och alternativflygplatser AVBRUTEN INFLYGNING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.225	Landning – destinations- och alternativflygplatser	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.225	Landning – destinations- och alternativflygplatser HÖJDMÄTNING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.POL.A.225	Landning – destinations- och alternativflygplatser GRADIENT FÖR AVBRUTEN INFLYGNING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.230	Landning – destinations- och alternativflygplatser	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		FAKTORISERING AV PRESTANDAUPPGIFTER FÖR AVSTÅNDET VID AUTOMATISK LANDNING	luftfartyg
	CAT.POL.A.230	Landning – torra banor	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.POL.A.230	Landning – torra banor LANDNINGSMASSA	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.235	Landning – våta och kontaminerade banor	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.240	Godkännande av procedurer med ökade bankningsvinklar	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.245	Godkännande av procedurer för brant inflygning	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.250	Godkännande av kortlandningar	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.310	Hinderfrihet vid start – flermotoriga flygplan STARTSTIGBANA – NAVIGATION BASERAD PÅ VISUELLA REFERENSER	Lättnad för flygplan i prestandaklass B, VFR under dager
	CAT.POL.A.310 e	Hinderfrihet vid start – flermotoriga flygplan	Lättnad för flygplan i prestandaklass B, VFR under dager
	CAT.POL.A.345	Godkännande av procedurer för brant inflygning	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A med komplexa luftfartyg/passagehöjd på minst 35 ft
	CAT.POL.A.400	Start	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.POL.A.400	Start BANBESKAFFENHET	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
			luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.400	Start FÖRLUST AV BANLÄNGD TILL FÖLJD AV UPPLINJERING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC2	CAT.POL.A.400	Start BANLUTNING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.405	Hinderfrihet vid start	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.405	Hinderfrihet vid start BANKNINGSVINKLARNAS PÅVERKAN	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC2	CAT.POL.A.405	Hinderfrihet vid start FÖRESKRIVEN NAVIGERINGSNOGGRANNHET	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.410	På sträcka – alla motorer gående	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.415	På sträcka – en motor ur funktion	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.415	På sträcka – en motor ur funktion (OEI) RUTTANALYS	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.420	På sträcka – flygplan med tre eller fler motorer, två motorer ur funktion	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.425	Landning – destinations- och alternativflygplatser	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.425	Landning – destinations- och alternativflygplatser HÖJDMÄTNING	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.430	Landning – torra banor	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.POL.A.430	Landning – torra banor LANDNINGSTRÄCKA	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		KORREKTIONSFAKTORER	luftfartyg
AMC2	CAT.POL.A.430	Landning – torra banor BANLUTNING	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.POL.A.430	Landning – torra banor LANDNINGSMASSA	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.A.435	Landning – våta och kontaminerade banor	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.POL.H.110	Beaktande av hinder	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.POL.H.210	Startstigbana	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.POL.MAB.105	Uppgifter om samt dokumentation av massa och balans	Lättnader för flygplan i prestandaklass B och helikoptrar när det gäller tyngdpunktsläge i dokumentationen av massa och balans.
	CAT.IDE.A.120	Utrustning för att hålla vindrutan fri	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – föreskrift för komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.120	Utrustning för att hålla vindrutan fri – ANORDNING ATT HÅLLA EN DEL AV VINDRUTAN FRI FRÅN NEDERBÖRD	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – föreskrift för komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.130	Verksamhet enligt IFR eller mörkerflygning – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR, till viss del lättnad för icke-komplexa luftfartyg.
AMC1	CAT.IDE.A.130 a.5	Verksamhet enligt IFR eller mörkerflygning – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning GIRINDIKATOR	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.130 b	Verksamhet enligt IFR eller mörkerflygning – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning HÖJDMÄTARE – VERKSAMHET ENLIGT IFR ELLER	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		MÖRKERFLYGNING	
AMC1	CAT.IDE.A.130 e	Verksamhet enligt IFR eller mörkerflygning – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning ANORDNING FÖR FÖRHINDRANDE AV FELVISNING I FARTMÄTARSYSTEMET PÅ GRUND AV ANTINGEN KONDENSATION ELLER ISBILDNING	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 i	Verksamhet enligt IFR eller mörkerflygning – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning ATTITYD I STANDBY	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.130 j	Verksamhet enligt IFR eller under mörker – flyg- och navigeringsinstrument och tillhörande utrustning KARTHÅLLARE	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.A.135	Tilläggsutrustning för enpilotsverksamhet enligt IFR	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.A.140	Höjdvarningssystem	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.150	Terrängvarningssystem	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg/MOPSC >9
AMC1	CAT.IDE.A.150	Terrängvarningssystem (TAWS) VARNING VID ALLTFÖR STOR AVVIKELSE NEDÅT FRÅN GLIDBANA FRÅN TERRÄNGVARNINGSSYSTEM I KLASS A	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.155	Flygburet antikollisionssystem (ACAS)	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.160	Flygburen väderradarutrustning	Inte relevant för verksamhet A till A – komplexa luftfartyg/MOPSC >9/flygplan med tryckkabin
AMC1	CAT.IDE.A.160	Flygburen väderradarutrustning	Inte relevant för verksamhet A till A – komplexa

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		ALLMÄNT	luftfartyg/MOPSC >9/flygplan med tryckkabin
	CAT.IDE.A.165	Tilläggsutrustning för verksamhet under utbildningsförhållanden under mörker	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – verksamhet under förväntade eller faktiska utbildningsförhållanden
	CAT.IDE.A.170	Internkommunikationssystem för flygbesättningen	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – flerpilotverksamhet
AMC1	CAT.IDE.A.170	Internkommunikationssystem för flygbesättningen TYP AV INTERNKommunikationssystem FÖR FLYGBESÄTTNINGEN	Inte relevant för CAT-verksamhet (A till A) – flerpilotverksamhet
	CAT.IDE.A.175	Internkommunikationssystem för besättningsmedlemmarna	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.175	Internkommunikationssystem för besättningsmedlemmarna SPECIFIKATIONER	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.180	System för information till passagerarna	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.180	System för information till passagerarna SPECIFIKATIONER	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.185	Ljudregistrator	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.185	Ljudregistrator ALLMÄNT	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.190	Färdregistrator	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.190	Färdregistrator FÖRTECKNING ÖVER PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR FLYGPLAN VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES DEN 1 JANUARI 2016 ELLER SENARE	
AMC2	CAT.IDE.A.190	Färdregistrator FÖRTECKNING ÖVER PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR FLYGPLAN VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES DEN 1 APRIL 1998 ELLER SENARE SAMT FÖRE DEN 1 JANUARI 2016	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC3	CAT.IDE.A.190	Färdregistrator PRESTANDASPECIFIKATIONER FÖR PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR FLYGPLAN VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES DEN 1 APRIL 1998 ELLER SENARE SAMT FÖRE DEN 1 JANUARI 2016	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC4	CAT.IDE.A.190	Färdregistrator FÖRTECKNING ÖVER PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR FLYGPLAN VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES DEN 1 JUNI 1990 ELLER SENARE FRAM TILL OCH MED DEN 31 MARS 1998	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC5	CAT.IDE.A.190	Färdregistrator PRESTANDASPECIFIKATIONER FÖR PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR FLYGPLAN VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES DEN 1 JUNI 1990 ELLER SENARE FRAM TILL OCH MED DEN 31 MARS 1998	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC6	CAT.IDE.A.190	Färdregistrator FÖRTECKNING ÖVER PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR FLYGPLAN VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES FÖRE DEN 1 JUNI	Inte tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		1990	
	CAT.IDE.A.195	Datalänksregistrering	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.195	Datalänksregistrering ALLMÄNT	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.IDE.A.195	Datalänksregistrering ALLMÄNT	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.200	Kombinationsregistrator	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.200	Kombinationsregistrator ALLMÄNT	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.210	Skyltar om fastsättning av säkerhetsbältet och om rökförbud	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – passagerarna är inte synliga från flygbesättningens säten
	CAT.IDE.A.215	Inre dörrar och förhängen	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – stora flygplan
AMC1	CAT.IDE.A.215	Inre dörrar och förhängen SKYLTTANGIVELSER	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – stora flygplan
	CAT.IDE.A.225	Sjukvårdssats för nödsituationer	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.225	Sjukvårdssats för nödsituationer INNEHÅLL I SJUKVÅRDSSATS FÖR NÖDSITUATIONER	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC2	CAT.IDE.A.225	Sjukvårdssats för nödsituationer MEDFÖRANDE UNDER SÄKERHETSFÖRHÅLLANDEN	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC3	CAT.IDE.A.225	Sjukvårdssats för nödsituationer TILLGÅNG TILL SJUKVÅRDSSATS FÖR NÖDSITUATIONER	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
AMC4	CAT.IDE.A.225	Sjukvårdssats för nödsituationer UNDERHÅLL AV SJUKVÅRDSSATS FÖR NÖDSITUATIONER	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.230	Syrgas – första hjälpen	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygning på höjder över 25 000 ft
GM1	CAT.IDE.A.230	Syrgas – första hjälpen ALLMÄNT	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygning på höjder över 25 000 ft
	CAT.IDE.A.235	Extra syrgas – flygplan med tryckkabin	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygplan med tryckkabin
AMC1	CAT.IDE.A.235	Extra syrgas – flygplan med tryckkabin ALLMÄNT	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygplan med tryckkabin
AMC2	CAT.IDE.A.235	Extra syrgas – flygplan med tryckkabin SYRGASKRAV FÖR PERSONER SOM UPPTAR SÄTEN I COCKPIT SAMT KABINBESÄTTNING SOM MEDFÖRS UTÖVER DET MINSTA ANTALET KABINBESÄTTNINGSMEDLEMMAR	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygplan med tryckkabin
GM1	CAT.IDE.A.235	Extra syrgas – flygplan med tryckkabin MASKER AV SNABBT APPLICERBAR TYP	Inte relevant för CAT- verksamhet A till A – flygplan med tryckkabin
	CAT.IDE.A.245	Andningsskydd för besättningen	Inte relevant/tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – flygplan med tryckkabin/komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.245	Andningsskydd för besättningen ANDNINGSSKYDD	Inte relevant/tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – flygplan med tryckkabin/komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.255	Katastrofyxa och kofot	Inte relevant/tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – flygplan med tryckkabin/komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.255	Katastrofyxor och kofötter FÖRVARING AV KATASTROFYXOR OCH KOFÖTTER	Inte relevant/tillämpligt för CAT- verksamhet A till A – flygplan med tryckkabin/komplexa

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
			luftfartyg
	CAT.IDE.A.265	Hjälpmedel för nödutrymning	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – utgångens höjd överstiger 6 ft
	CAT.IDE.A.270	Megafoner	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.A.270	Megafoner MEGAFONERS PLACERING	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.A.275	Nödbelysning och markering	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg/MOPSC >9
	CAT.IDE.A.325	Headset	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.325	Headset ALLMÄNT	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.IDE.A.325	Headset ALLMÄNT	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.A.335	Audioväljarpanel	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken TVÅ OBEROENDE KOMMUNIKATIONSMEDEL	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		GODTAGBART ANTAL SAMT TYP AV KOMMUNIKATIONS- OCH NAVIGATIONSUTRUSTNING	
AMC2	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken GODTAGBART ANTAL SAMT TYP AV KOMMUNIKATIONS- OCH NAVIGATIONSUTRUSTNING	
AMC3	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken FUNKTIONSFEL I EN ENDA ENHET	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC4	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken HF-UTRUSTNING PÅ VISSA MNPS-RUTTER	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
GM1	CAT.IDE.A.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken GÄLLANDE LUFTRUMSKRAV	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.H.115	Helikopterljus	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.115	Helikopterljus LANDNINGSTRÅLKASTARE	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.H.130	Verksamhet enligt IFR eller mörkerflygning – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 e	Verksamhet enligt IFR eller	Till viss del inte relevant för

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		mörkerflygning – flyg- och navigeringsinstrument samt tillhörande utrustning ANORDNING FÖR FÖRHINDRANDE AV FELVISNING I FARTMÄTARSYSTEMET PÅ GRUND AV ANTINGEN KONDENSATION ELLER ISBILDNING	CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 f.6	Verksamhet enligt IFR eller under mörker – flyg- och navigeringsinstrument och tillhörande utrustning BELYSNING AV ANORDNING FÖR ATT MÄTA OCH INDIKERA ATTITYD I STANDBY	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.130 i	Verksamhet enligt IFR eller under mörker – flyg- och navigeringsinstrument och tillhörande utrustning KARTHÅLLARE	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.H.135	Tilläggsutrustning för enpilotsverksamhet enligt IFR	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.H.160	Flygburen väderradarutrustning	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.160	Flygburen väderradarutrustning ALLMÄNT	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.H.165	Tilläggsutrustning för verksamhet under isbildningsförhållanden under mörker	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – flygning under förväntade eller faktiska isbildningsförhållanden
	CAT.IDE.H.170	Internkommunikationssystem för flygbesättningen	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – flerpilotverksamhet
AMC1	CAT.IDE.H.170	Internkommunikationssystem för flygbesättningen TYP AV INTERNKommunikationssystem FÖR FLYGBESÄTTNINGEN	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – flerpilotverksamhet
	CAT.IDE.H.175	Internkommunikationssystem för besättningsmedlemmarna	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – medför andra besättningsmedlemmar än en flygbesättning

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
AMC1	CAT.IDE.H.175	Internkommunikationssystem för besättningsmedlemmarna KARAKTERISTIKA SPECIFIKATIONER	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – medför andra besättningsmedlemmar än en flygbesättning
	CAT.IDE.H.180	System för information till passagerarna	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.H.185	Ljudregistrator	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.H.185	Ljudregistrator ALLMÄNT	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.H.190	Färdregistrator	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.H.190	Färdregistrator FÖRTECKNING ÖVER PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR HELIKOPTRAR SOM HAR EN MAXIMAL CERTIFIERAD STARTMASSA (MCTOM) ÖVER 3 175 KG OCH VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES DEN 1 JANUARI 2016 ELLER SENARE	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC2	CAT.IDE.H.190	Färdregistrator FÖRTECKNING ÖVER PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR HELIKOPTRAR SOM HAR EN MAXIMAL CERTIFIERAD STARTMASSA (MCTOM) ÖVER 3 175 KG OCH VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES FRÅN OCH MED DEN 1 AUGUSTI 1999 OCH FÖRE DEN 1 JANUARI 2016 SAMT HELIKOPTRAR SOM HAR EN MAXIMAL CERTIFIERAD STARTMASSA (MCTOM) ÖVER 7 000 KG ELLER EN MAXIMAL KABINKONFIGURATION (MPSC) FÖR BEFORDRAN AV FLER ÄN NIO	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
		PASSAGERARE OCH VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 1989 OCH FÖRE DEN 1 AUGUSTI 1999	
AMC3	CAT.IDE.H.190	Färdregistrator PRESTANDASPECIFIKATIONER FÖR PARAMETRAR SOM SKA REGISTRERAS FÖR HELIKOPTRAR SOM HAR EN MAXIMAL CERTIFIERAD STARTMASSA (MCTOM) ÖVER 3 175 KG OCH VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES FRÅN OCH MED DEN 1 AUGUSTI 1999 OCH FÖRE DEN 1 JANUARI 2016 SAMT HELIKOPTRAR SOM HAR EN MAXIMAL CERTIFIERAD STARTMASSA (MCTOM) ÖVER 7 000 KG ELLER EN MAXIMAL KABINKONFIGURATION (MPSC) FÖR BEFORDRAN AV FLER ÄN NIO PASSAGERARE OCH VARS FÖRSTA INDIVIDUELLA LUFTVÄRDIGHETSBEVIS UTFÄRDADES FRÅN OCH MED DEN 1 JANUARI 1989 OCH FÖRE DEN 1 AUGUSTI 1999	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.H.195	Datalänksregistrering	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.H.195	Datalänksregistrering ALLMÄNT	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
GM1	CAT.IDE.H.195	Datalänksregistrering ALLMÄNT	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.H.200	Kombinerad färddator och ljudregistrator	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.H.200	Kombinerad färddator och ljudregistrator ALLMÄNT	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
	CAT.IDE.H.240	Extra syrgas – helikoptrar utan tryckkabin	Lättnader för icke-komplexa helikoptrar utan tryckkabin.
	CAT.IDE.H.270	Megafoner	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
AMC1	CAT.IDE.H.270	Megafoner MEGAFONERS PLACERING	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.H.275	Nödbelysning och markering	Inte tillämpligt för CAT-verksamhet A till A – komplexa luftfartyg
	CAT.IDE.H.335	Audioväljarpanel	Inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC1	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken TVÅ OBEROENDE KOMMUNIKATIONSMEDEL	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC2	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken GODTAGBART ANTAL SAMT TYP AV KOMMUNIKATIONS- OCH NAVIGATIONSUTRUSTNING	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR
AMC3	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken FUNKTIONSFEL I EN ENDA ENHET	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR

	Regelhänvisning	Regelnamn	Förklaring
GM1	CAT.IDE.H.345	Kommunikations- och navigeringsutrustning för verksamhet enligt IFR eller enligt VFR på sträckor där navigeringen inte sker med visuella referenser till marken GÄLLANDE LUFTRUMSKRAV	Till viss del inte relevant för CAT-verksamhet A till A – IFR

Bilaga 3: Akronymer och förkortningar som används

AAC	aeronautical administrative communication (administrativt luftfartsmeddelande)
AAD	assigned altitude deviation (tilldelad höjdavvikelse)
AAL	above aerodrome level (ovanför flygplatshöjd)
AC	alternating current (växelström)
ACAS II	airborne collision avoidance system (flygburet kollisionsvarningssystem) II
ADF	automatic direction finder (automatisk pejl)
ADG	air driven generator (luftdriven generator)
ADS	automatic dependent surveillance (automatisk positionsövervakning)
ADS-B	automatic dependent surveillance - broadcast (automatisk positionsövervakning - sändning)
ADS-C	automatic dependent surveillance - contract (automatisk positionsövervakning - kontrakt)
AeMC	aero-medical centre (flygmedicinskt centrum)
AEO	all engines operating (alla motorer i funktion)
AFCS	automatic flight control system (automatiskt flygkontrollsystem)
AFM	aircraft flight manual (luftfartygets flyghandbok)
AFN	aircraft flight notification (luftfartygets flygmeddelande)
AFN	ATS Facilities Notification (meddelande om flygtrafikledningsanläggning)
AGL	above ground level (ovanför marknivå)
AHRS	attitude heading reference system (referenssystem för position och kurs)
AIS	aeronautical information service (informationstjänst för luftfarten)
ALS	approach lighting system (system för inflygningsljus)
ALSF	approach lighting system with sequenced flashing lights (system för inflygningsljus med blinkande sekventiella ljus)

AMC	acceptable means of compliance (godtagbart sätt att uppfylla kraven)
AMSL	above mean sea level (över havsytans medelnivå)
ANP	actual navigation performance (faktisk navigeringsnoggrannhet)
AOC	air operator certificate (drifttillstånd)
APCH	approach (inflygning)
APU	auxiliary power unit (hjälpkraftaggregat)
APV	approach procedure with vertical guidance (inflygningsförfarande med höjdstyrning)
AR	ATS route (flygväg)
AR	authorisation required (godkännande krävs)
AR	Authority Requirements (myndighetskrav)
ARA	airborne radar approach (inflygning med flygburen radar)
ASC	Air Safety Committee (luftsäkerhetskommitté)
ASDA	accelerate-stop distance available (tillgänglig start-stoppssträcka)
ATC	air traffic control (flygkontrolltjänst)
ATO	approved training organisation (godkänd utbildningsorganisation)
ATPL	airline transport pilot licence (trafikflygarcertifikat)
ATQP	alternative training and qualification programme (alternativt utbildnings- och kvalifikationsprogram)
ATS	air traffic services (flygtrafikledningstjänst)
AVGAS	aviation gasoline (flygbränsle)
AVTAG	wide-cut fuel (blandbränsle)
B-RNAV	basic area navigation (basområdesnavigering)
BALS	basic approach lighting system (bassystem för inflygningsljus)
CAP	controller access parameters (åtkomstparametrar för styrenhet)
CDFA	continuous descent final approach (kontinuerlig slutgiltig inflygning utan avbrott i glidbanan)

CDL	configuration deviation list (lista över konfigurationsavvikelser)
CFIT	controlled flight into terrain (kontrollerad flygning in i terräng)
CG	centre of gravity (tyngdpunkt)
cm	centimeter
CM	configuration/context management (hantering av konfigurering/kontext)
CMA	continuous monitoring approach (inflygning med permanent kontroll)
CMV	converted meteorological visibility (konverterad meteorologisk sikt)
CMPA	complex motor-powered aircraft (komplext motordrivet luftfartyg)
CofA	certificate of airworthiness (luftvärdighetsintyg)
CPA	closest point of approach (minsta passageavstånd)
CPDLC	controller pilot data link communications (datalänkkommunikation mellan trafikledare och pilot)
CPL	commercial pilot licence (trafikflygarcertifikat)
CRM	crew resource management (besättningssamarbete)
CRT	comment response tool (redskap för synpunkter och svar)
CVR	cockpit voice recorder (ljudregistrator)
DA	decision altitude (beslutshöjd)
D-ATIS	Data Link – Automatic Terminal Information Service (datalänk – automatisk informationstjänst)
DC	direct current (likström)
DCL	departure clearance (starttillstånd)
DDM	difference in depth of modulation (skillnad i modulationsdjup)
D-FIS	data link flight information service (datalänk – flyginformationstjänst)
DGOR	dangerous goods occurrence report (rapport om förekomst av farligt gods)
DH	decision height (beslutshöjd)
DME	distance measuring equipment (utrustning för avståndsmätning)
D-OTIS	Data Link – Automatic Terminal Information Service (datalänk –

	automatisk informationstjänst)
DR	decision range (beslutsavstånd)
DSTRK	desired track (önskad färdlinje)
EASP	European Aviation Safety Programme (Europeiskt flygsäkerhetsprogram)
EC	European Commission (Europeiska kommissionen)
EFB	electronic flight bag (elektronisk flygväska)
EFIS	electronic flight instrument system (elektroniskt flyginstrumentsystem)
EGT	exhaust gas temperature (avgastemperatur)
ELT(AD)	emergency locator transmitter (automatically deployable) (automatisk nödradiosändare)
ELT(AF)	emergency locator transmitter (automatic fixed) (automatisk, fast nödradiosändare)
ELT(AP)	emergency locator transmitter (automatic portable) (automatisk, bärbar nödradiosändare)
ELT(S)	survival emergency locator transmitter (automatisk nödradiosändare - överlevnad)
EPE	estimate of position error (uppskattning av lägesfel)
EPR	engine pressure ratio (motorns tryckförhållande)
EPU	estimate of position uncertainty (uppskattning av lägesosäkerhet)
ERA	en-route alternate (aerodrome) (sträckalternativ - flygplats)
ESSG	European SAFA Steering Group
ETOPS	extended range operations with two-engined aeroplanes (långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan)
ETSO	European technical standards order (tillstånd)
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment (europeisk organisation för utrustning inom den civila luftfarten)
EVS	enhanced vision system (sensorförstärkt visualiseringssystem)
FAA	Federal Aviation Administration (USA:s federala luftfartsverk)
FAF	final approach fix (slutinflygningspunkt)

FAK	first-aid kit (förbandslåda)
FALS	full approach lighting system (fullständigt system för inflygningsljus)
FANS	future air navigation system (framtida flygnavigationssystem)
FAP	final approach point (slutinflygningspunkt)
FATO	final approach and take-off area (start- och landningsområde)
FDM	flight data monitoring (övervakning av flygdata)
FDR	flight data recorder (färdregistrator)
FFS	full flight simulator (flygsimulator)
FI	flight instructor (flyginstruktör)
FL	flight level (flygnivå)
FM	frequency modulator (frekvensmodulator)
FMS	flight management system (flygstyrningssystem)
FOR	field of regard (uppmärksamhetsfält)
FOV	field of view (synfält)
FSTD	flight simulation training device (utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer)
ft	feet (fot)
FTD	flight training device (flygutbildningshjälpmedel)
g	gram
g	gravity (tyngdkraft)
GBAS	ground-based augmentation system (markbaserat förstärkningssystem)
GCAS	ground collision avoidance system (system för undvikande av markkollisioner)
GIDS	ground ice detection system (system för upptäckande av markis)
GLS	GBAS landing system (GBAS-landningssystem)
GM	Guidance Material (vägledande material)
GNSS	global navigation satellite system (globalt satellitbaserat navigationssystem)

GPS	global positioning system (globalt positioneringssystem)
GPWS	ground proximity warning system (terrängvarningssystem)
HEMS	helicopter emergency medical service (helikopterburen akutsjukvård)
HF	high frequency (högfrekens)
HI/MI	high intensity/medium intensity (hög intensitet/medelhög intensitet)
HIALS	high intensity approach lighting system (system med högintensiva inflygningsljus)
HLL	helideck limitations list (förteckning över begränsningar för helikopterdeck)
HoT	hold-over time (skyddstid)
hPa	hektopascal
HUD	head-up display (siktlinjesindikator)
HUDLS	head-up guidance landing system (vägledande siktlinjessystem för landning)
IAF	initial approach fix (anflygningspunkt)
IALS	intermediate approach lighting system (system för mellanliggande inflygningsljus)
ICAO	International Civil Aviation Organisation (Internationella civila luftfartsmyndigheten)
IF	intermediate fix (mellanliggande fixpunkt)
IFR	instrument flight rules (instrumentflygningsregler)
IGE	in ground effect (i markeffekt)
ILS	instrument landing system (instrumentlandningssystem)
IMC	instrument meteorological conditions (instrumentväderförhållanden)
inHg	inches of mercury (tum kvicksilver)
INS	inertial navigation system (tröghetsnavigeringssystem)
IORS	internal occurrence reporting system (internt system för händelserapportering)
IP	intermediate point (mellanliggande punkt)

IR	Implementing Rule (tillämpningsföreskrift)
IRNAV/IAN	integrated area navigation (integrerad områdesnavigering)
IRS	inertial reference system (tröghetsreferenssystem)
ISA	international standard atmosphere (internationell standardatmosfär)
IV	intravenous (intravenös)
JAA	Joint Aviation Authorities (de gemensamma luftfartsmyndigheterna)
JAR	Joint Aviation Requirements (gemensamma luftfartsbestämmelser)
JET 1/A/A1	kerosene (flygfotogen)
JET B	wide-cut fuel (blandbränsle)
JIP	Joint Implementing Procedure (gemensamt tillämpningsförfarande)
JP-4	wide-cut fuel (blandbränsle)
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii formula (formel som uppkallats efter Ktitorov, Simin och Sindalovskij)
kt	knot (knop)
LAT/LONG	latitude/longitude (latitud/longitud)
LED	light-emitting diode (lysdiod)
LIFUS	line flying under supervision (produktionsflygning under övervakning)
LNAV	lateral navigation (lateral navigering)
LoA	letter of agreement (avsiktsförklaring)
LOC	localiser (lokalisering)
LOE	line oriented evaluation (produktionsflygningsinriktad utvärdering)
LOFT	line oriented flight training (produktionsflygningsinriktad utbildning)
LOS	limited obstacle surface (hinderbegränsande yta)
LOUT	lowest operational use temperature (lägsta drifttemperatur)
LP	localiser performance (lokaliseringarprestanda)

LPV	lateral precision with vertical guidance approach (lateral precision vid inflygning med höjdstyrning)
LRNS	long range navigation system (system för långdistansnavigering)
LVO	low visibility operations (verksamhet vid låga siktvärden)
LVP	low visibility procedures (förfaranden vid låga siktvärden)
LVTO	low visibility take-off (start vid låga siktvärden)
m	meter
MALS	medium intensity approach lighting system (system med medelintensiva inflygningsljus)
MALSF	medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights (system med medelintensiva inflygningsljus med blinkande sekventiella ljus)
MALSR	medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights (system med medelintensiva inflygningsljus med indikatorbelysning för startbanan)
MAPt	missed approach point (missad inflygningspunkt)
MCTOM	maximum certificated take-off mass (maximal certifierad startmassa)
MDA	minimum descent altitude (minimihöjd för nedstigning)
MDA/H	minimum descent altitude/height (minimihöjd för nedstigning)
MDH	minimum descent height (minimihöjd för nedstigning)
MEA	minimum safe en-route altitude (lägsta säkra sträckhöjd)
MEL	minimum equipment list (minimiutrustningslista)
METAR	meteorological aerodrome report (meteorologisk flygplatsrapport)
MGA	lägsta säkra gridhöjd (minimum safe grid altitude)
MHz	megahertz
MID	midpoint (halvvägs)
ml	milliliter
MLS	microwave landing system (mikrovågslandningssystem)
MMEL	master minimum equipment list (grundläggande minimiutrustningslista)
MNPS	minimum navigation performance specifications

	(minimispecifikationer för navigeringsprestanda)
MOC	minimum obstacle clearance (minima för hinderfrihet)
MOCA	minimum obstacle clearance altitude (lägsta höjd för hinderfrihet)
MOPS	minimum operational performance standard (minimistandard för operativa prestanda)
MORA	minimum off-route altitude (lägsta höjd off-route)
MPSC	maximum passenger seating configuration (maximal kabinkonfiguration)
mSv	millisievert
NADP	noise abatement departure procedure (bullerminskningförfarande vid start)
NALS	no approach lighting system (inget system för inflygningsljus)
NAV	navigation (navigering)
NDB	non-directional beacon (rundstrålande radiofyr)
N _F	free power turbine speed (turbinhastighet med fri kraft)
NM	nautical miles (sjömil)
NOTAM	Notice to Airmen (meddelande till flygare)
NPA	non-precision approach (icke-precisionsinflygning)
NVG	night vision goggles (glasögon för mörkerseende)
OAT	outside air temperature (extern lufttemperatur)
OCH	obstacle clearance height (hinderfrihetshöjd)
OCL	oceanic clearance (färdtillstånd för oceanflygning)
ODALS	omnidirectional approach lighting system (system med rundstrålande inflygningsljus)
OEI	one-engine-inoperative (en motor ur funktion)
OFS	obstacle-free surface (hinderfri yta)
OGE	out of ground effect (effekt utom mark)
OIP	offset initiation point (förskjuten startpunkt)
OM	operations manual (drifhandbok)

ONC	operational navigation chart (typ av flygkarta)
OSD	operational suitability data (data för operativ lämplighet)
otCMPA	other-than-complex motor-powered aircraft (icke-komplext motordrivet luftfartyg)
PAPI	precision path approach indicator (anläggning för visuell glidbaneindikering)
PAR	precision approach radar (precisionsinflygningsradar)
PBE	protective breathing equipment (andningsskydd)
PBN	performance-based navigation (prestationsbaserad navigering)
PCDS	personnel carrying device system (utrustning för personaltransport)
PDP	predetermined point (förutbestämd punkt)
PNR	point of no return
POH	pilot's operating handbook (pilotens operativa handbok)
PRM	person with reduced mobility (person med nedsatt rörlighet)
QFE	atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold) (atmosfäriskt tryck vid flygplatshöjd (eller vid tröskel till landningsbana))
QNH	question nil height, atmospheric pressure at nautical height (atmosfäriskt tryck vid flyghöjd)
R/T	radio/telephony (radio/telefoni)
RA	resolution advisory (beslutskommando)
RAT	ram air turbine (ramluftturbin)
RCC	rescue coordination centre (centrum för räddningssamordning)
RCF	reduced contingency fuel (reducerat bränsle för oförutsedda händelser)
RCLL	runway centreline lights (mittlinjeljus för banor)
RFC	route facility chart (karta över tjänster och hjälpmedel en route)
RNAV	area navigation (områdesnavigering)
RNAV 5	B-RNAV, basic area navigation (basområdesnavigering)
RNP	required navigation performance (föreskriven navigeringsnoggrannhet)

RNPX	required navigation performance X (föreskriven navigeringsnoggrannhet X)
ROD	rate of descent (sjunkhastighet)
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	runway touchdown zone lights (belysning för sättningszon)
RVR	runway visual range (bansynvidd)
RVSM	reduced vertical separation minima (reducerade separationsminima för höjd)
SACA	safety assessment of community aircraft (säkerhetsgranskning av gemenskapsluftfartyg)
SAFA	safety assessment of foreign aircraft (säkerhetsgranskning av utländskt luftfartyg)
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice (Society of Automotive Engineers – rekommenderad rutin för flygindustrin)
SALS	simple approach lighting system (enkelt system för inflygningsljus)
SALSF	short approach lighting system with sequenced flashing lights (belysningssystem för kort inflygning med blinkande sekventiella ljus)
SAP	stabilised approach (stabiliserad inflygning)
SAP	system access parameters (parametrar för systemtillgång)
SAR	search and rescue (flygräddning)
SBAS	satellite-based augmentation system (satellitbaserat stabiliseringssystem)
SCP	special categories of passenger (särskilda passagerarkategorier)
SID	standard instrument departure (standardiserad instrumentstart)
SMS	safety management system (säkerhetsstyrningssystem)
SPECI	aviation selected SPECIal weather report (särskild väderrapport för flyget)
SRA	surveillance radar approach (inflygning med övervakningsradar)
SRE	surveillance radar element (övervakningsradarelement)
SSALF	simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights (förenklat belysningssystem för kort inflygning med blinkande sekventiella ljus)

SSALR	simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights (förenklat belysningsystem för kort inflygning med indikatorbelysning för startbanan)
SSALS	simplified short approach lighting system (förenklat belysningsystem för kort inflygning)
SSP	State Safety Programme (statligt säkerhetsprogram)
SSR	secondary surveillance radar (pressure-altitude-reporting) (sekundärradar tryck-höjd-rapportering)
STC	supplemental type certificate (kompletterande typcertifikat)
SVS	synthetic vision system (syntetiskt siktsystem)
TA	traffic advisory (trafikrådgivning)
TAC	terminal approach chart (slutinflygningskarta)
TAFS	aerodrome forecasts (flygplatsprognos)
TAS	true airspeed (verklig flyghastighet)
TAWS	terrain awareness warning system (terrängvarningssystem)
TCAS	traffic alert and collision avoidance system (trafik- och kollisionsvarningssystem)
TCCA	Transport Canada Civil Aviation (kanadensiska flygmyndigheten)
TDP	take-off decision point (beslutspunkt för start)
TDZ	touchdown zone (sättningszon)
THR	threshold (tröskel)
TODA	take-off distance available (tillgänglig startsträcka)
TORA	take-off run available (tillgänglig startrullsträcka)
TRI	type rating instructor (typinstruktör)
TSE	total system error (totalt systemfel)
TVE	total vertical error (totalt höjdfel)
TWIP	terminal weather information for pilots (flygplatsväderinformation för piloter)
UMS	usage monitoring system (övervakningssystem för användning)
UTC	coordinated universal time (Greenwichtid)
UTR	upper torso restraint (fashållningssystem för övre delen av

	bröstkorgen)
V _{AT}	indicated airspeed at threshold (angiven hastighet vid tröskel)
VDF	VHF direction finder (radiopejl – VHF)
VFR	visual flight rules (visuellflygregler)
VHF	very high frequency (mycket hög frekvens)
VIS	visibility (sikt)
VMC	visual meteorological conditions (visuella väderförhållanden)
V _{MO}	maximum operating speed (högsta driftshastighet)
VNAV	vertical navigation (höjdnavigering)
VOR	VHF omnidirectional radio range (VHF rundstrålande radiofyr)
V _{S1G}	1 g stall speed (1 g stallhastighet)
V _{SO}	stalling speed (stallhastighet)
V _Y	best rate of climb speed (bästa stighastighet)
WAC	world aeronautical chart (global flygkarta)
WXR	weather radar (väderradar)
ZFT	zero flight time (noll flygtid)
ZFTT	zero flight time training (utbildning med noll flygtid)