

EU-OPS voor rondvluchtbedrijven

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft bekendgemaakt, dat alle rondvluchtbedrijven met vliegtuigen uiterlijk 1 april 2009 moeten beschikken over een AOC. Hieronder staat informatie over EU-OPS en de daaruit voortvloeiende verplichtingen. In het document staan nog meer vragen en antwoorden.

Behandelingstermijn van een aanvraag AOC

Volgens EU OPS artikel 1.185(c) moet een aanvraag voor een AOC tenminste 90 dagen voor aanvang van de operatie worden ingediend. Binnen acht weken na ontvangst van de aanvraag beslist IVW over de AOC aanvraag. Als binnen die termijn niet over de aanvraag kan worden beslist, zal de aanvrager daarvan tijdig op de hoogte worden gesteld.

Vereiste gegevens voor een aanvraag AOC

De benodigde documenten vindt u op de website van de IVW onder vereiste documenten.

Een complete aanvraag bestaat uit:

- Een volledig ingevuld Aanvraag formulier Air Operator Certificate;
- Een volledig ingevulde AOC Curriculum Vitae per postholder, kwaliteitsmanager en accountable manager;
- Een compleet Operations Manual;
- Een volledig ingevulde Compliance Checklist;
- Een aansprakelijkheids verzekering ten aanzien van passagiers, bagage en derden op basis van EU verordening 785/2004;
- Een ondertekent contract met een CAMO (zie vraag 25);
- Een plan van aanpak*

Als u het onderhoudsmanagement van uw vloot niet wenst te contracteren naar een erkend CAMO bedrijf (zie vraag 25) dan maken de volgende documenten onderdeel uit van de aanvraag:

- Een volledig ingevuld Aanvraag formulier voor een EASA Part M Subpart G (CAMO) erkenning met bijlagen w.o. een compleet CAME.

* Het plan van aanpak moet in een tijdsplan aangeven wanneer genoemde documenten door de IVW tegemoet gezien kunnen worden. Uitgaande van een eerste afgifte datum van het AOC op 31 maart 2009 dienen de volgende uiterste inleverdata in ogenschouw genomen te worden.

1 Januari 2009	Compleet Operations Manual en Compliance Checklist; Compleet CAME (indien van toepassing); Volledig ingevulde AOC Curriculum Vitae per postholder, kwaliteitsmanager en accountable manager.
1 februari 2009	Draft contract met een CAMO (indien van toepassing); Overleggen van het certificaat aangaande de aansprakelijkheidsverzekering

Let op!

Naast een beoordelingstijd van de ingeleverde documenten moet ook rekening worden gehouden met een implementatietijd bij het rondvluchtbedrijf.

In behandeling nemen van de aanvraag AOC

De aanvraag wordt in behandeling genomen na de ontvangst van het volledig ingevulde formulier "Aanvraagformulier Air Operator Certificate" met de daarbij te overleggen bescheiden en het plan van aanpak. De aanvraag zal eerst op compleetheid worden beoordeeld. Zo nodig zal worden aangegeven welke informatie ontbreekt en binnen welke termijn de ontbrekende gegevens moeten worden aangeleverd. Gedurende deze termijn wordt de behandelingstermijn opgeschort. Wanneer de termijn onbenut is verstreken kan worden besloten om de aanvraag niet (verder) te behandelen.

Niet volledig ingevulde formulieren, incomplete handboeken of onvoldoende geïmplementeerde procedures leiden tot vertraging in de behandeling van de aanvraag.

Audit vóór afgifte van het AOC

Wanneer het rondvluchtbedrijf aangeeft EU-OPS binnen het bedrijf te hebben doorgevoerd, zal het bedrijf hierop worden geaudit door de IVW voor afgifte van het AOC.

Geldigheid AOC

Het AOC wordt voor onbepaalde tijd afgegeven. Door de audits van de IVW wordt gekeken of blijvend wordt voldaan aan de eisen van EU OPS. Een AOC kan worden geschorst of ingetrokken als niet (meer) aan de eisen van EU OPS wordt voldaan.

Kosten voor het verstrekken en instandhouden van een AOC

De huidige kosten staan vermeld in de Regeling tarieven luchtvaart 2008. Artikel 17 vermeldt de kosten voor de afgifte en instandhouding van een AOC SP/SE (single pilot/single engine).

Als het rondvluchtbedrijf gebruik maakt van het Specimen Operations Manual dat door de IVW is ontwikkeld, dan kan een korting worden verkregen. Deze korting zal minimaal 50 % bedragen van het tarief 2008.

De jaarlijkse instandhoudingskosten zullen hierop worden afgestemd.

Als het rondvluchtbedrijf ervoor kiest het Operations Manual volledig in eigen beheer te ontwikkelen dan zal het normale tarief worden gefactureerd.

Dit heeft te maken met de tijd die nodig is voor het beoordelen van het Operations Manual. De kosten in 2009 voor de afgifte en instandhouding van een AOC worden bekend gemaakt in de Regeling tarieven luchtvaart 2009 welke eind 2008 ter beschikking komt. In januari 2009 ontvang het rondvluchtbedrijf de factuur.

De beslissing tot afgifte van het AOC zal plaats vinden na ontvangst van de betaling en indien aan alle eisen is voldaan.

Voordelen Specimen Operations Manual

Het Specimen Operations Manual is geschreven voor een rondvluchtbedrijf die gebruik maakt van zogenaamde Performance class B vliegtuigen: éénmotorige met propeller aangedreven vliegtuigen, die niet zwaarder zijn dan 5700 kg en met een maximaal aantal van 9 stoelen en vluchten korter dan 60 minuten.

Het Specimen Operations Manual kan kosten- en tijdbesparend zijn voor de rondvluchtbedrijven.

Inhoud Specimen Operations Manual

Het Specimen Operations Manual is gebaseerd op EU verordening 859/2008 van 20 augustus 2008. Het Specimen Operations Manual is opgezet in tekstdelen die wel en niet zijn gekaderd. De niet gekaderde tekstdelen zijn de zogenaamde standaardteksten. Deze mogen als standaard worden gehanteerd door elke toekomstige AOC-houder en zullen zonder meer door de Inspectie worden geaccepteerd. De gekaderde tekst delen verwijzen naar de desbetreffende EU OPS voorschriften en zijn ondersteund door vermelding van de intentie van de vermelde artikelen. Voor deze tekstdelen wordt de toekomstige (Ato-A) AOC-houder gevraagd de procedure zelf in te vullen, omdat gemeend wordt dat de eigen bedrijfsvoering hier een rol speelt.

De procedure moet duidelijk aangeven wat de activiteiten zijn, welke functiehouders een taak hebben bij de activiteiten en mogelijk welke informatiedragers een rol spelen.

Hoe wordt omgegaan met wijzigingen op het vluchthandboek?

Wijzigingen in het handboek zullen door het rondvluchtbedrijf moeten ter goedkeuring aangeboden worden aan de IVW. Publicatie van handboek wijzigingen kan pas plaats vinden na goedkeuring.

Moet een Compliance Checklist worden gemaakt en onderhouden?

Ja, een Compliance Checklist moet gemaakt en onderhouden worden. Een Compliance Checklist geeft de relatie weer tussen een EU OPS voorschrift en één of meerdere paragrafen van het Operations Manual. De Compliance Checklist heeft als doel aantoonbaar te maken, dat aan alle EU OPS voorschriften is voldaan.

Bij het Specimen Operations Manual wordt een ingevulde Compliance Checklist meegeleverd.

Het rondvluchtbedrijf is na ontvangst verantwoordelijk voor het bijhouden van de lijst. De Compliance Checklist maakt onderdeel uit van het goedkeuringsproces van het Operations Manual.

De 'grote' luchtvaartmaatschappijen, die nu een AOC-plicht hebben, hebben een "Approval and Acceptance list". Geldt die lijst ook voor het rondvluchtbedrijf?

Een 'Approval and acceptance list' is een overzichtlijst van EU OPS artikelen, die aangeven dat 'approval' of 'acceptance' van de autoriteit nodig is alvorens de gewijzigde procedure te introduceren in het Operations Manual. Gekoppeld aan deze lijst geldt dat de betreffende maatschappij een door de IVW goedgekeurde handboek wijzigingsproces moet hebben.

Gezien de omvang van een rondvlucht bedrijf, het gegeven dat veel van deze 'approval and acceptance' artikelen niet van toepassing zijn voor de rondvlucht operatie en de te verwachten lage frequentie van handboek wijzigingen, zal een 'Approval and Acceptance list' niet worden gehanteerd voor de rondvluchtbedrijven.

Zijn er ontheffingen/afwijkingen mogelijk van EU OPS?

Ja, zij het in zeer beperkte mate. Op grond van artikel 8, tweede lid, van Verordening 3922/91 kan slechts ontheffing van een EU-OPS voorschrift (een OPS) worden verleend in geval van onvoorziene, spoedeisende exploitatieomstandigheden of exploitatiebehoeften van korte duur. Als de ontheffing bij herhaling of voor een langere periode dan twee maanden wordt verleend, moeten de Europese Commissie en de andere lidstaten hiervan op de hoogte worden gesteld. De Europese Commissie zal een besluit nemen over de juistheid van de ontheffing.

Daarnaast zal de IVW op grond van artikel 8, tweede lid, van Verordening 3922/91 een afwijkingen van een EU OPS kunnen toestaan (in de vorm van het verlenen van een vrijstelling) wanneer kan worden aangetoond of aannemelijk gemaakt, dat een gelijkwaardig veiligheidsniveau kan worden bereikt met andere middelen dan door toepassing van die voorschriften. De Inspectie moet de Europese Commissie van het voornemen van dergelijke afwijkingen op de hoogte te stellen met de redenen daarvoor de gestelde voorwaarden voor een gelijkwaardig veiligheidsniveau. Vervolgens kan zij beslissen of de desbetreffende afwijking kan worden toegestaan. De besluitvorming door de Europese Commissie kan enige maanden duren.

Zijn alle EU OPS voorschriften van toepassing voor een rondvluchtbedrijf?

In beginsel wel, echter voorschriften waaraan een rondvluchtbedrijf niet aan hoeft te voldoen, dan wel niet aan kan voldoen vanwege van het type operatie, moeten worden beschreven in het Operations Manual en de Compliance Checklist. Voorbeelden hiervan zijn bijvoorbeeld het niet vliegen van IFR vluchten, een vliegtuig vliegen dat niet zwaarder is dan 5700 kg, het niet inzetten van cabine personeel.

JAR OPS kent AMC en TGL materiaal. Wat is nu de geldigheid hiervan?

Besloten is dat JAA AMC en TGL materiaal ook van toepassing blijft naast EU OPS, waar de tekst ervan gelijklopend is aan die van JAR-OPS 1. U kunt dus gebruik maken van dat materiaal en de IVW zal dat ook als toetsingskader gebruiken. Bij het opstellen van het Specimen Operations Manual is het AMC materiaal van JAR OPS amendement 13 in acht genomen.

Welke vliegtuigregistraties moeten op het AOC worden vermeld?

Het vliegtuigtype en de inschrijvingskenmerken van het vliegtuig dat gebruikt wordt voor vervoer ingevolge het AOC moet vermeld worden op het AOC. Dit geldt ook voor vliegtuigen die niet het eigendom zijn van het bedrijf, maar worden ingehuurd (zonder bemanning) door de maatschappij. Elk vliegtuigregistratie kan maar voorkomen op één AOC.

Mag het vliegtuig ook worden ingezet voor niet-commerciële vluchten?

Dit is toegestaan mits zeker gesteld wordt dat het vliegtuig blijft voldoen aan de luchtwaardigheidseisen en dat het technisch journaal (het ATL) wordt ingevuld om de vlucht- en technische historie van het vliegtuig te borgen. De AOC-houder moet zeker stellen dat bij iedere vlucht het vliegtuig voldoet aan de luchtwaardigheidseisen. In het Specimen Operations Manual is aan dit vraagstuk een hoofdstuk gewijd.

Mogen ook niet PH-geregistreerde vliegtuigen op het AOC?

Het vermelden van niet PH-geregistreerde vliegtuigen op het AOC is in beginsel mogelijk. Niettemin het uitgangspunt is dat het vliegtuig opgenomen wordt in het Nederlands register. Een vliegtuig geregistreerd op een AOC van een luchtvaartmaatschappij uit een EU land zal in beginsel zonder nadere technische eisen en beoordeling worden geaccepteerd. Daarentegen zal er met het land van registratie een regeling getroffen moeten worden voor passende maatregelen voor adequaat toezicht op de veiligheid. (ref EU OPS artikel 1.175(d) en EU verordening 3922/91 artikel 6 en 7)

Is er een verschil tussen het AOC en de rondvluchtvergunning, die de rondvluchtbedrijven nu hebben? Wordt de rondvluchtvergunning omgezet in een AOC?

Ja er is een verschil tussen het AOC en de huidige zogenaamde 'rondvluchtvergunning'. De huidige 'rondvluchtvergunning' is de 'vergunning tot vervoer'. Deze vergunning is vergelijkbaar met een exploitatievergunning. Het AOC is een operationele (vlieg veiligheid) vergunning. De huidige 'rondvluchtvergunning' wordt dus niet omgezet in een AOC.

Blijft een vergunning op basis van artikel 16 b uit de luchtvaartwet bestaan?

De AOC voor rondvluchtbedrijven komt in de plaats van de huidige 'rondvluchtvergunning' op basis van artikel 16 b uit de luchtvaartwet. De vergunningsplicht ex artikel 16 vervalt per 1 april 2009. Vanaf deze datum moet het rondvluchtbedrijf beschikken over een AOC.

Er is ook een EU verordening 2407/92 inzake de verlening, intrekking en schorsing van exploitatie vergunningen aan luchtvaart maatschappijen. Moet ik hieraan voldoen?

Nee, in artikel 1, lid 2 van die verordening is bepaald dat lokale vluchten, die geen vervoer tussen verschillende luchthavens omvatten niet vallen onder de bepalingen van deze verordening.

Zijn er eisen aan verzekeringen?

De eisen ten aanzien van deze verzekering tegen wettelijke aansprakelijkheid zijn opgenomen in EU verordening 785/2004. In OPS 1.125(a)(6) is bepaald, dat tijdens elke vlucht het origineel of een kopie van de verklaring(en) van deze verzekering in het vliegtuig aanwezig moet(en) zijn

EU OPS vraagt ook om een Part M vergunning. Moet het rondvluchtbedrijf hier ook aan voldoen?

Ja, op basis van EU OPS artikel 1.180 (a)(2) moet elke AOC houder een Part M vergunning hebben. Echter voor een rondvluchtbedrijf geldt, dat deze kan kiezen om:

- a) zelf een CAMO (Continuing Airworthiness Maintenance Organisation) te worden; of
- b) een contract aan te gaan met een CAMO. Het contract moet voldoen aan Appendix 1 van Part M.

(Part M: EU verordening 2042/2003, betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van b□ voornoemde taken betrokken organisaties en personen; appendix 1 van Part M: Continuing Airworthiness Arrangement)

ad a) Indien het rondvluchtbedrijf een eigen CAMO wil zijn dan moet worden voldaan aan de eisen van Part M, Subpart G.

De aanvraag formulieren zijn beschikbaar op de website van de IVW.

www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/luchtvaarttechnisch_bedrijf/formulierenluchtvaarttechnischebedrijven.aspx

De toezichtende IVW/Luchtvaart Technische Bedrijven zal voor afhandeling van de aanvraag zorg dragen.

Let wel de procedures voor de behandeling van het AOC en de CAMO dienen parallel te lopen daar de afgifte van beide vergunningen op hetzelfde tijdstip dient plaats te vinden.

Kosten voor het verstrekken en instandhouding van de CAMO vergunning staan vermeld in het tarievenbesluit, artikel 18 (vliegtuig gewicht <5700 kg/AOC)

ad b) Indien het rondvluchtbedrijf een CAMO contracteert dan moet het contract voldoen aan de eisen van appendix 1 van Part M. Tevens dient in het contract afspraken gemaakt te worden ten aanzien van:

- Beheer, gebruik en opslag van ATL
- Afspraken ten aanzien van modificaties, die invloed hebben op de operatie en het Flight Manual
- Afspraken mbt audits en inspecties door het rondvluchtbedrijf bij de CAMO

Het contract moet aan de IVW/LTB worden aangeboden ter goedkeuring. Goedkeuring van dit contract moet verkregen zijn alvorens tot afgifte van het AOC kan worden overgegaan.

Indien het bedrijf kiest voor het contracteren van een CAMO, dan vervalt de verplichting voor het zelf zijn van een CAMO en dus ook de kosten op basis van het tarievenbesluit.

In het Operations Manual moet melding gemaakt worden van welke CAMO gebruik gemaakt wordt.

In het Quality Assurance Programma moet opgenomen zijn dat minimaal eens per jaar de uitvoering van het gestelde in het contract met de CAMO en de aansluiting hiervan op de operatie zal worden geauditeerd.

IVW/Luchtvaart Technische Bedrijven heeft in haar Nieuwsbrief nr. 19-augustus 2008, een samenvatting gegeven van de eisen aangaande Part M zijn.

http://www.ivw.nl/onderwerpen/luchtvaart/luchtvaarttechnisch_bedrijf/publicaties/nieuwsbrieven/2008.aspx

Zijn er eisen aan (management-) personeel?

Al het (management-) personeel moet relevante kennis en ervaring hebben op het terrein waarin zij actief zijn.

Met betrekking tot het management (Accountable Manager, postholders en kwaliteitsmanager) staan de richtlijnen vermeld in ACJ OPS 1.175(i) en ACM OPS 1.035 van JAR OPS 1. De complexiteit en de grootte van de organisatie mogen in ogenschouw genomen worden. De postholder Flight Operations moet echter in het bezit te zijn van een geldig CPL vliegbrevet op het vliegtuigtype dat gebruikt wordt. De postholder Crew Training moet naast een geldig CPL vliegbrevet ook in het bezit zijn van een geldig CRI (Class Rating Instructor) aantekening.

Twee of meer postholder functies mogen aan één persoon worden toegekend.

De kwaliteitsmanager kan niet een postholder functie bekleden. Ingeval hij/zij ook de functie van auditeur vervult, moet de kwaliteitsmanager onafhankelijk zijn en mag daarom geen andere functies binnen het bedrijf bekleden.

Kwalificatie en trainingseisen gesteld aan (management-) personeel moet de maatschappij zelf definiëren in het vluchthandboek.

Het vliegtuig heeft een dubbele besturing. Moet de dubbele besturing eruit of mag deze erin blijven?

De keuze of de tweede besturing verwijderd wordt, ligt bij de AOC houder. EU OPS 1.100 vereist dat er in het handboek een procedure komt, die het beleid in deze van de AOC houder beschrijft en de te nemen acties en voorwaarden.

Als de tweede besturing verwijderd en weer ingebouwd wordt, dan zal dit moeten geschieden in overeenstemming met het Maintenance Manual en worden uitgevoerd door de hiervoor bevoegde personen.

Als de tweede besturing aan boord blijft, zullen de voorwaarden hiervoor in het handboek moeten worden vermeld.

Moeten de -éénmotorig, single pilot- vliegtuigen ook een ELT (Emergency Locator Transmitter) aan boord hebben?

Ja, EU OPS artikel 1.820 vereist, dat elke vliegtuig, dat op het AOC vermeldt is, een ELT aan boord heeft. De ELT moet signalen uit te zenden op de 121.5 MHz en 406 MHz.

EU OPS stelt eisen aan diverse soorten van training naast de verplichte (herhaling-) trainingen voor vliegers. Gelden deze ook voor een rondvluchtbedrijf?

Ja, EU OPS maakt hierin geen uitzondering. Het trainingsprogramma mag echter worden aangepast aan de complexiteit van de operatie en het type vliegtuig. Elk trainingsprogramma dient goedgekeurd te worden door de IVW.

Moet training door het eigen bedrijf gedaan worden of mag de training uit besteed worden?

Zowel in eigen beheer als het uitbesteden van trainingen en examens is toegestaan. Er zijn twee varianten.

- a) De instelling is erkend door de IVW op basis van wet- en regelgeving. Trainingsprogramma's en examens zijn door de IVW goedgekeurd, instructeurs en examinatoren zijn bevoegd. De instelling zal de kandidaat voorzien van een certificaat na het succesvol doorlopen van de training/examen.
- b) De operator is zelf verantwoordelijk voor het samenstellen van trainingsprogramma's en examens, en het opleiden van instructeurs/examinatoren. Goedkeuring van de trainingsprogramma's en acceptatie van de instructeur/examinator dient te geschieden door de IVW. Dit moet in het handboek (Part D – Training) worden opgenomen.

Let op!

als training en examens worden uitbesteed aan niet-erkende instellingen, dan geldt het gestelde onder b).

Welke instellingen zijn erkend?

Voor het volgen van vliegopleidingen zijn er diverse erkende opleidingsinstellingen. Deze zijn erkend op basis van JAR FCL.

Voor het verzorgen van de training 'gevaarlijke stoffen' zijn de erkende opleidingsinstellingen vermeld op de IVW website. Deze zijn erkend op basis van de 'Regeling erkenning opleidingsinstellingen en examinering vervoer gevaarlijke stoffen door de lucht'

www.ivw.nl/Images/lijst%20opleidingsinstututen%20luchtvaart_tcm247-214682.pdf

Voor het verzorgen van de 'security' training is het programma van de Koninklijke Marechaussee erkend.

Zijn er eisen aan instructeurs en examinatoren?

EU OPS stelt voor elke training dat deze moet worden gegeven door 'suitably qualified persons'. Instructeurs en examinatoren, die trainingen verzorgen en checks afnemen, moeten voldoen aan de eisen die EU OPS stelt. Daar waar EU OPS geen eisen stelt, dient het rondvluchtbedrijf zelf de eisen op te stellen en te vermelden in het handboek.

Voor sommige trainingen en checks moet de instructeur en examiner 'acceptable to the authority' te zijn. Het betreffende EU OPS artikel geeft hier uitsluiting over. Voor deze functies moet men een CV met gevolgde opleidingen en ervaringsuren in te dienen bij de IVW voor acceptatie.

Moet de vlieger behalve aan de eisen voor het onderhouden van zijn brevet op basis van JAR FCL, nu ook voldoen aan de eisen die EU OPS stelt aan vlieger opleidingen?
Ja, EU OPS Subpart N stelt eisen aan deze 'operationele' training.

De eisen, die Subpart N stelt, moeten vertaald worden in één of meerdere trainingsprogramma's. De complexiteit van de operatie en het type vliegtuig bepalen mede het trainingsprogramma. Trainingsprogramma's mogen waar haalbaar gecombineerd worden.

Elk (gewijzigd-) trainingsprogramma dient te worden goedgekeurd door de IVW alvorens de eerste kandidaat te trainen.

JAR FCL artikel 1.060 stelt dat vliegers die de leeftijd hebben bereikt van 60 jaar geen commercieel luchtvervoer mogen uitvoeren in een 'single pilot' operatie.

Een Operator Proficiency Check moet elke zes maanden te worden gedaan. Het 'rondvluchten seizoen' is net iets langer. Moet dan deze check 2 keer worden gedaan?

Als de vlieger alleen VFR Vluchten uitvoert gedurende het rondvluchtseizoen, dan kan op basis van EU OPS appendix 1 to 1.005(a)(35)(iv), mits vastgelegd in het handboek, gekozen worden voor één check. Deze is dan acht maanden geldig en moet voor de start van het seizoen zijn uitgevoerd. De overige maanden mag dan geen vlucht meer gemaakt worden onder de voorwaarden van het AOC.

De check mag, behalve door een erkende TRE of CRE, ook worden afgenomen door een 'suitably qualified commander nominated by the operator and acceptable to the authority'. Eisen aan de 'suitably qualified commander' dienen te worden beschreven in het handboek. De IVW moet de betrokken 'commander' schriftelijk accepteren.

Het is een 'single pilot' operatie. Moet dan ook Crew Resource Management training gedaan worden?

Ja, ook voor een 'single pilot' operatie moet CRM training worden gedaan zowel als initiële- en herhaling- training. Het programma mag worden aangepast aan het type vliegtuig en de complexiteit van de operatie.

Er worden geen gevaarlijke stoffen vervoerd. Moet de opleiding 'dangerous goods' worden gevolgd? En moet er dan ook in het handboek iets vermeld worden?

Ja, een opleiding moet gevolgd worden ook al worden er geen gevaarlijke stoffen vervoerd. EU OPS 1.1220 vereist dit. Een 2-jaarlijkse 'awareness training' moet gevolgd worden, die minimaal moet voldoen aan:

- General philosophy
- Limitations
- Labelling and marking
- Recognition of undeclared dangerous goods
- Provisions for passengers and crew
- Emergency procedures

In het vluchthandboek dient aandacht besteed te worden aan het onderwerp van 'dangerous goods'. ICAO heeft een overzicht waarin vermeld wordt welke voorwerpen, die vallen in de categorie gevaarlijke stoffen, geaccepteerd worden aan

boord van een vliegtuig en meegenomen worden door passagiers. De informatie is te vinden op de volgende website.

http://www.ivw.nl/Images/ICAOgevaarlijke%20stoffen%20in%20handbagage_tcm247-204198.pdf

In het Specimen Operations Manual is aan dit vraagstuk een hoofdstuk gewijd.

Er wordt door een rondvluchtbedrijf niet gevlogen op de grote luchthavens. Moet de opleiding 'security' worden gevolgd? En moet er dan ook in het handboek iets vermeld worden?

Ja, een opleiding moet gevolgd te worden. EU OPS 1.1240 vereist dit. Voor deze opleiding heeft de IVW gesteld dat een twee jaarlijkse training volstaat. De minimale eisen aan de opleiding zijn:

- Threats against civil aviation
- Security awareness
- Terrorism
- Aircraft security
- Passenger profiling
- Airport security
- Sabotage
- Bomb threats
- Hijack
- Acts of unlawful interference

'Beveiliging' van vliegtuig, bemanning, passagiers en luchthaven vragen heden ten dagen steeds maar aandacht. Ook op kleine luchthavens. In het handboek zullen hiervoor procedures opgenomen moeten worden. In het Specimen Operations Manual is aan dit vraagstuk een hoofdstuk gewijd.

Geldt de werk en rusttijden regeling van Subpart Q uit de EU OPS ook voor rondvluchtbedrijven?

Ja, Subpart Q geldt ook voor rondvluchtbedrijven.

Vliegend personeel, die ook bij andere maatschappijen vliegen, hebben de verantwoordelijkheid hun vliegactiviteiten te melden bij het rondvluchtbedrijf. Op deze wijze kan overschrijding van de werk- en rusttijden worden voorkomen. Het rondvluchtbedrijf is verantwoordelijk voor de registratie van de bestede uren binnen het eigen bedrijf. De vlieger is verantwoordelijk voor de registratie van zijn totaal aantal uren.