

Information från sektionen för flygbolag

Målgrupp: Accountable Managers AOC, för genomgång och vidarebefordran inom den egna ledningsorganisationen.

Syfte: Dela flygsäkerhetsinformation, regelimplementering och SPAS 2022.

Syftet med detta informationsbrev är att genom strukturerad informationsdelning öka flygsäkerheten i samband med pågående arbete och förändringar.

Fortsatt dialog i samband med de frågor som tas upp här genomförs direkt med er ordinarie PI (Principal Inspector).

Med vänlig hälsning / Staffan Söderberg, Chef Sektionen för flygbolag

Använd gärna klickbar innehållsförteckning nedan för att navigera.

Innehåll

Implementering av nya förordningar för AWO/LVO och Fuel/Energy Schemes	2
Syfte med denna information	2
Bakgrund	2
1. Ansökan implementering av nya procedurer för flygning i låga siktvärden (AWO)	3
1a. Ska skickas in av tillståndshavare för ansökan AWO:	3
1b. Råd inför er ansökan AWO	3
1c. Förväntas finnas hos tillståndshavare AWO	5
1d. Granskas av TS efter inkommen ansökan:	5
2. Ansökan implementering av nya procedurer för Fuel/Energy Management	7
2a. Ska skickas in av tillståndshavare för ansökan Fuel:	7
2b. Råd inför er ansökan Fuel	7
2c. Förväntas finnas hos tillståndshavare Fuel	8
2d. Granskas av TS efter inkommen ansökan:	8
Bilaga 1. Tabell för stöd av operatörens genomgång vid uppdatering av metodik Aerodrome Operating Minima	9
Bilaga 2. Exempel AOC Attachment	14
Bilaga 3. Frågor och svar från EASA, tolkning och tillämpning AWO.	15

Implementering av nya förordningar för AWO/LVO och Fuel/Energy Schemes

Syfte med denna information

Vi vill här samla den information som finns tillgänglig runt implementeringen samt skapa så tydlig målbild som möjligt för er pågående implementering och ansökan.

Bakgrund

Just nu genomförs två omfattande förändringar i de förordningar som styr den flygoperativa verksamheten. Det gäller:

- Bränslehantering och planering (Fuel) No. 2021/1296 med ED 2022/005/R
- Flygning i låga siktvärden (AWO) : No. 2021/2237 med ED 2022/012/R
- Båda kompletteras med ED 2022/014/R

Huvuddragen i dessa nya förordningar har varit kända sedan tidigare via EASA Opinion 02/2021, men den slutgiltiga implementeringen har kommit nära det datum förordningarna ska vara i kraft hos flygbolaget. För att stödja och skapa så tydlig målbild som möjligt har Transportstyrelsen därför genomfört följande:

- [Seminarium 24 maj 2022](#), med fokus på implementering.
- Publicerat [checklistor för ansökan AWO](#): Del CAT, Del ORO
- Publicerat [stödjande checklista SPA.LVO](#)
- Publicerat [checklista för ansökan Fuel/energy](#)
- Informerat om [EASA webinarer som genomförs](#), det senaste 7 september (AWO), nästa planerat till 21 september (Fuel). Påminner om er anmälan.
- Information om hantering av manualrevisioner OM-D i samband med att CBTA farligt gods införs samtidigt som ovanstående. Mail till NP CT 220901.
- Vi rekommenderar även att ni registrerar er på [EASA OPS Community](#). Här finns bland annat [EASA All Weather Operations Manual](#), som innehåller värdefull information om tillämpning av de nya reglerna.

Utöver ovanstående pågår implementering av nya utbildningsprogram för personal som hanterar farligt gods (CBTA), mera information om detta på:

- Transportstyrelsens webbsida: [Kompetensbaserad utbildning](#)

1. Ansökan implementering av nya procedurer för flygning i låga siktvärden (AWO)

Inkluderar förordning No. 2021/2237 med ED 2022/012/R och ED 2022/014/R.

1a. Ska skickas in av tillståndshavare för ansökan AWO:

Tidigare presenterat på [Seminarium 24 maj 2022](#) (sid 30)

TS har publicerat [Compliance Checklist \(CCL\)](#) för del CAT och för del ORO

- (EU) 965/2012 CCL Del-ORO (giltig från och med 30 oktober 2022, uppdaterad 220826 med ED Decision 2022/014/R)
- (EU) 965/2012 CCL Del-CAT (giltig från och med 30 oktober 2022)
- Tillståndshavare fyller i CCL-ORO och -CAT och skickar in senast 30 september tillsammans med Form 2 och manualrevisioner.
- I samråd med er PI, bifoga er Compliance-checklista för SPA.LVO. Ni som inte har ett eget system för detta kan använda den [mall för CCL SPA.LVO](#) som finns publicerad på TS externwebb.
- Operatörens Management of Change (MoC) med riskbedömning och riskhantering för operation i förhållande till nya de nya reglerna.
 - Punkterna ovan är en normal kravbild på AOC vid alla förändringar:
 - ORO.GEN.130 Changes related to an AOC holder
 - AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) Management system, moment (d)

CCL-ORO har markering **gult** för ändringar som ska tillämpas 30 oktober 2022 och **turkos** för ändringar som ska tillämpas från 26 mars 2023. Ni ansöker och presenterar mot delar 30 september i detta skede, samt visar plan för delar som ska träda ikraft 26 mars 2023.

1b. Råd inför er ansökan AWO

Syftet med detta moment är att ge exempel på viktiga punkter i aktuell förändring, samt att dela nya erfarenheter i sakfrågorna. Observera att dessa punkter endast är highlights och exempel, förändringen varierar mycket mellan olika verksamheter. Tillståndshavaren måste göra en egen genomgång av regelverk, manualer och CCL, enligt tidigare information och seminarier.

- Inför er ansökan, säkerställ att ert arbete är komplett med stöd av EASA AWO Manual moment 4 Actions for the operator. (Se länk i inledning)
- Kontrollera berörda delar som är föremål för "prior approval":
 - Metod för framtagande av Aerodrome Operating Minima (CAT.OP.MPA.110) Se stödjande underlag i bilaga 1 nedan, samt EASA AWO Manual moment 3.4.
 - Etablerad procedur för kontroll/uppföljning av Runway Suitability

- SPA. LVO.110, med fokus på AMC1
- “Assessment of previous operational data” möjlig för grandfathering
- Se exempel flödesschema [ED 2022/012/R](#) GM1 SPA.LVO.110 Aerodrome-related requirements, including instrument flight procedures.
- Att AOC har databas redo för fortsatt datasamling och bedömning
- Se även [presentation från seminarium 24 maj](#) sid 17-27
- MEL
 - EASA AWO Manual kap 4 moment Actions for the operator och moment MEL regulatory references
- Reviderade utbildningsprogram (OM-D). Exempel på viktiga moment:
 - ORO.FC.105
 - SPA.LVO.120
 - EASA AWO Manual kap 3 CHANGES INTRODUCED ON REGULATION (EU) 2021/2237
 - EASA AWO Manual kap 3.5 moment Flight crew training for AWO
- Operatörens val LVTO, tidigare steg 200m är borttaget, se ny tabell AMC1 SPA.LVO.100 (a), tabell 1. (Crew som är kvalificerade 200m idag hamnar normalt på 150m i det nya.)
- RVR CAT IIIA 50ft/200m kan ändras till CAT III 50ft/175m. Detta ska återspeglas i utbildningsprogram och SOP.
 - Se mera om alternativen i EASA AWO Manual 6.2.1 175 meters (former CATIII A 200 meters)
- Säkerställt AMC2 SPA.LVO105(c), att er kontroll av adequate aerodrome omfattar kontroll av LVP vid flygplats. Se LVP definition i kombination med AIP AD 2.22 för aktuell flygplats.
- Kravbilden för rapportering av händelser relaterade till LVO har uppdaterats. Säkerställ att detta reflekteras i era manualer och rapportsystem, samt informeras crew. Se [ED Decision 2022/012/R](#) AMC3 och GM1 ORO.GEN.160.
- Er kontroll av förändrade moment SPA.LVO
 - Exempel på detta är:
 - Förändringar CATIII A/B till CATIII
 - Förändring LTS CAT I utgår
 - SA CAT II: Säkerställa all crew medvetna om förändringen, om crew möter approach chart OTS II så gäller SA CAT II. Hur hanteras detta?
 - CAT III: Säkerställa att all crew vet vad man ska göra om man får en approach chart med CATIIIA, hur hanterar crew denna ”översättning”

- Route Manual: Att sökande säkerställt förändringar i OM-C och berörda delar OM-A i samråd med leverantör, samt att personal informerats om dessa förändringar.
- Inflygningar som inkluderar bruk av radarhöjdmätare ska ha kontroll av pre-threshold terrain.
 - SPA.LVO.110 Suitability of aerodrome,
- Uppdaterade tabeller om failed or downgraded equipment
 - AMC11 CAT.OP.MPA.110 Aerodrome operating minima
 - AMC3 SPA.LVO.100(b)

1c. Förväntas finnas hos tillståndshavare AWO

Begärs in av PI vid behov under tillståndsgranskning eller kontroll vid kommande tillsyn.

- Hos operatören förväntar vi oss att det finns följande:
 - Operatör reviderar sina egna compliance-checklistor eller motsvarande.
 - Safety Performance Indicators (SPI) relaterade till LVO
 - Nytt explicit krav moment SPA.LVO.105 Specific approval criteria
 - Utvecklas vidare i AMC/GM till samma regelpunkt
 - Observera att valda indikatorer och metodik ska redovisas i ansökan enligt 1a. ovan. Det är SPI utfall och hantering av detta som förväntas finnas vid tillsyn i nästa steg.

1d. Granskas av TS efter inkommen ansökan:

Detta moment syftar till att ni som sökande ska ha en så tydlig målbild som möjligt, och transparens i kommande granskning. Endast för information.

- EASA AWO Manual Moment 6, Actions recommended for the authority, ger följande:

This document contains actions needed for the application and issue of any kind of specific approvals under SPA.LVO on 31 October 2022. The document is applicable to existing successful operations, i.e. the same operator using the same aircraft model(s) at the same runways. These operations are grandfathered based on the existing operational data/experience.

- 1. The safety assessment of the intended operations and the performance indicators needed to monitor the level of safety (SPA.LVO.105);
- 2. The reporting of incidents as prescribed (AMC3 ORO.GEN.160 and GM1 ORO.GEN.160)
- 3. The competence of flight crew members (SPA.LVO.120(a))
- 4. The training and checking of flight crew members (SPA.LVO.120(b))

- *5. Flight crews' training programmes require approval at syllabi level.*
- *6. The approval of the method of establishing aerodrome operating minima for any kind of operations including LVO. The method must already be established and specified in the OM, but an approval is now required. A few items to be considered have been added. (CAT.OP.MPA.110).*

Operations that are new, e.g. new runways, new aircraft models... etc, are subject to review in accordance with the entire SPA.LVO as applicable. 'AMC5 ARO.OPS.200 Specific approval procedure PROCEDURES FOR THE APPROVAL OF LOW-VISIBILITY OPERATIONS' provides the elements to be verify when approving.

Note: other prior-approval items that before 30.10.2022 did not required prior approval but after 30.10.2021 requires prior-approval are related to the fuel schemes (Regulation (EU) 2020/1296):

- 1- Aerodrome selection policy link to the approval of Fuel schemes.*
- 2- In flight fuel management policy link to the approval of Fuel schemes.*
- 3- Special Refuelling procedures and defueling.*

- *Nya förordningskrav ger följande:*
 - *AMC5 ARO.OPS.200 Specific approval procedure
PROCEDURES FOR THE APPROVAL OF LOW-VISIBILITY OPERATIONS*

Before issuing an approval for low-visibility operations (LVOs), the competent authority should verify that the applicant has:

 - (a) taken account of the relevant airworthiness requirements and limitations;*
 - (b) established the relevant aerodrome operating minima;*
 - (c) established and documented the relevant operating procedures;*
 - (d) established and conducted adequate training and checking programmes;*
 - (e) adopted the minimum equipment list (MEL) for the LVOs to be undertaken;*
 - (f) processes to ensure that only runways and instrument procedures suitable for the intended operations are used; and*
 - (g) established and conducted the relevant risk assessment and monitoring programmes.*

2. Ansökan implementering av nya procedurer för Fuel/Energy Management

Inkluderar förordning No. 2021/1296 med ED 2022/005/R och ED 2022/014/R.

2a. Ska skickas in av tillståndshavare för ansökan Fuel:

- Tidigare presenterat på [Seminarium 24 maj 2022](#) (sid 55)
- TS har publicerat Compliance Checklist (CCL) specifikt för denna implementering
 - [Fuel/energy planning and management WEF 221030](#)
- Fyll i berörda delar i checklistan
- Skapa ansökan för:
 - Prior approval för det (eller de) Fuel Scheme ni valt.
 - Vi förväntar oss att flera operatörer kommer ha fuel scheme basic i grunden med vissa fuel scheme with variation.
 - Viktigt att sökande specificerar detaljerna i sin ansökan.
 - Tankning med passagerare ombord
- Operatörens Management of Change (MoC) med riskbedömning och riskhantering för sin operation i förhållande till nya de nya reglerna.
 - Punkterna ovan är en normal kravbild på AOC vid alla förändringar:
 - ORO.GEN.130 Changes related to an AOC holder
 - AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) Management system, moment (d)
- Tillståndshavare fyller i CCL och skickar in senast 30 september tillsammans med Form 2 och manualrevisioner.

2b. Råd inför er ansökan Fuel

Syftet med detta moment är att ge exempel på viktiga punkter i aktuell förändring, samt att dela nya erfarenheter i sakfrågorna. Observera att dessa punkter endast är highlights och exempel, förändringen varierar mycket mellan olika verksamheter. Tillståndshavaren måste göra en egen genomgång av regelverk, manualer och CCL, enligt tidigare information och seminarier.

- Kontrollera berörda delar som är föremål för "prior approval":
 - Det eller de Fuel Scheme ni valt (CAT.OP.MPA.180)
 - Procedur för tankning med passagerare ombord (CAT.OP.MPA.200)
 - Vid flygning till isolated aerodrome. Kontroll av procedur och lista i manualverk. (CAT.OP.MPA.106) (CAT.OP.MPA.182(d)(2)) Se även bilaga 2, nytt moment om isolated aerodrome.
 - Punkt i utbildningsprogram för personal omfattar, typ A eller typ B approach operations vid aerodrome selection. Se mera:
 - Definitions: (120d) Type A och (120e) Type B
 - Fuel planning: GM3 CAT.OP.MPA.182 Fuel/energy scheme - aerodrome selection policy – aeroplanes

2c. Förväntas finnas hos tillståndshavare Fuel

Begärs in av PI vid behov under tillståndsgranskning eller kontroll vid kommande tillsyn

- Hos operatören förväntar vi oss att det finns följande:
 - Operatör reviderar sina egna compliance checklistor eller motsvarande.
 - Safety Performance Indicators (SPI) relaterade till Fuel Schemes (Nytt explicit krav moment ARO.OPS.225 Approval of fuel/energy schemes)

2d. Granskas av TS efter inkommen ansökan:

Detta moment syftar till att ni som sökande ska ha en så tydlig målbild som möjligt, och transparens i kommande granskning. Endast för information.

- Kontroll komplett ansökan enligt ovan
- AMC som kravställer vad som ska verifieras före godkännande av myndighet.
 - ARO.OPS.225 Approval of fuel/energy schemes*
 - (a) The competent authority shall approve the fuel/energy scheme proposed by a CAT operator if the operator demonstrates compliance with all applicable requirements laid down in this Regulation related to fuel/energy for aeroplanes or helicopters involved in CAT.*
 - (b) The competent authority shall assess and oversee the fuel/energy planning and in-flight re-planning, selection of aerodrome and, in-flight fuel/energy management policies associated with the fuel/energy schemes, together with the processes supporting the implementation of these fuel/energy schemes. (Se er scheme enligt CAT.OP.MPA.180)*
 - (c) --*
 - (d) The approval referred to in point CAT.OP.MPA.182 (d)(2) shall include a list of the isolated aerodromes that are specified by the operator for each aircraft type to which the approval applies. (Detta redovisas separat beslut samt på ny utgåva AOC Attachment, se exempel bilaga 2)*
- Beslut kommer ligga till grund för respektive punkt ovan. I samband med dessa beslut uppdateras flygbolagets lista över moment för godkännande. Se exempel bilaga 2.

Bilaga 1. Tabell för stöd av operatörens genomgång vid uppdatering av metodik Aerodrome Operating Minima

Tabeller nedan innehåller en jämförelse mellan existerande och nytt, samt listning av vad som förväntas av operatör med stöd av service providers.

Aerodrome operating minima – actions to establish – OLD vs NEW

Explanations to the table:

AOM – Aerodrome operating minima

Standard AOM means the AOM derived through application of the various requirements prescribed in the applicable regulations and AIPs, typically the values provided by the service providers as the basis for OM, Part C.

Requirements (CAT.OP.MPA.110)		Changed	Actions to comply, remarks
NEW	OLD		
(a) The operator shall establish aerodrome operating minima for each departure, destination or alternate aerodrome that is planned to be used in order to ensure separation of the aircraft from terrain and obstacles and to mitigate the risk of loss of visual references during the visual flight segment of instrument approach operations.	(a) The operator shall establish aerodrome operating minima for each departure, destination or alternate aerodrome planned to be used. These minima shall not be lower than those established for such aerodromes by the State in which the aerodrome is located, except when specifically approved by that State. Any increment specified by the competent authority shall be added to the minima.	Yes, but mainly in a formal sense.	The purpose of the AOM is now stated but this has been an implicit requirement already.
(1) the type, performance, and handling characteristics of the aircraft;	(1) the type, performance, and handling characteristics of the aircraft;	No	
(2) the equipment available on the aircraft for the purpose of navigation, acquisition of visual references, and/or control of the flight path during take-off, approach, landing, and the missed approach;	(5) the equipment available on the aircraft for the purpose of navigation and/or control of the flight path during the take-off, the approach, the flare, the landing, rollout and the missed approach;	Yes, as far as “acquisition of visual references” apply	Typical example is EFVS, where EFVS-A replaces EVS with operational credits but with unchanged standard RVR reduction.
(3) any conditions or limitations stated in the aircraft flight manual (AFM);		Yes, as far as “conditions” apply	Any limitation in AFM (or POH) has always had to be observed. “Conditions” may refer to conditions or circumstances used during certification of e.g. a landing system or a vision system if stated in the AFM.
(4) the relevant operational experience of the operator;		Yes, but mainly in a formal sense	Typical example is when the operator is introducing LVO. Otherwise mainly applicable when starting

			operations to particularly demanding aerodromes or regions. In most cases standard AOM is used.
(5) the dimensions and characteristics of the runways/final approach and take-off areas (FATOs) that may be selected for use;	(3) the dimensions and characteristics of the runways/final approach and take-off areas (FATOs) that may be selected for use;	No	
(6) the adequacy and performance of the available visual and non-visual aids and infrastructure;	(4) the adequacy and performance of the available visual and non-visual ground aids;	No	
(7) the obstacle clearance altitude/height (OCA/H) for the instrument approach procedures (IAPs);	(7) the obstacle clearance altitude/height for the instrument approach procedures;	No	
(8) the obstacles in the climb-out areas and necessary clearance margins;	(6) for the determination of obstacle clearance, the obstacles in the approach, missed approach and the climb-out areas necessary for the execution of contingency procedures;	Yes, limited. "clearance margins" added.	"Missed approach" is removed but that is and was covered by item (7) (the IAP). Clearance margins are normally those given in PANS-OPS.
(9) the composition of the flight crew, their competence and experience;	(2) the composition, competence, and experience of the flight crew;	No	
(10) the IAP;		Yes, but only in a formal sense	The IAP has always been the basis for the AOM
(11) the aerodrome characteristics and the available air navigation services (ANS);		Yes, partly	The pre-threshold terrain for determination of DH/AH and LSAA for landing system performance are new rule items and may affect the AOM. Another item is the form of ATS at the aerodrome, e.g. TWR or AFIS that may affect LVO. Old item (8) is included in new item (11).
(12) any minima that may be promulgated by the State of the aerodrome;		No	This was covered by old point (a) at the top of col 2.
(13) the conditions prescribed in the operations specifications including any specific approvals for low-visibility operations (LVOs) or operations with operational credits.		Yes, but mainly in a formal sense.	
(14) any non-standard characteristics of the aerodrome, the IAP or the environment		Yes, but mainly in a formal sense.	This item is merely a reminder to give special consideration to special cases when working items (10) and (11).
	(8) the means to determine and report meteorological conditions;	No	Covered by new item (11)

	(9) the flight technique to be used during the final approach.	Yes, but mainly in a formal sense.	The add-on for non-CDFA was covered in an AMC and is now in a GM
--	--	------------------------------------	--

About the method for establishing AOM

The requirement to have a method by which AOM is established is not new. The list of items to be taken into account has been expanded and, in some cases, changed. The main difference is that the method shall be approved following an application for such approval including supporting evidence that the method is adequate.

The starting point for the method for establishing AOM is that the standard delivery by the Service Providers (SP) covers the majority of AOM and the operators' methods are focused on covering deviations (positive or negative) from those standard conditions.

The SP is expected to explain the method they apply in arriving at the AOMs provided and to specify what is not included in their considerations.

The method expected by the operator is identify what is and what is not covered by the SP and with this in mind go through each of the items (1) – (14). The starting point is the AOM provided by the SP and the operator will then increase or decrease the AOM based on the rules, the Operations Specifications, the conditions, and circumstances applicable. The method must be based on relevant safety assessment, and described in sufficient detail to be used as guidance for the personnel involved in establishing and applying the AOM.


Items (CAT.OP.MPA.110 (b))	Standard delivery by SP	Action by the Operator	Remarks
(1) the type, performance, and handling characteristics of the aircraft;	Approach category covered	Identification and application of approach category and handling issues affecting AOM if relevant	
(2) the equipment available on the aircraft for the purpose of navigation, acquisition of visual references, and/or control of the flight path during take-off, approach, landing, and the missed approach;	AOM based on minimum equipment required.	Effects of any additional equipment, e.g. auto-pilot, EFVS	
(3) any conditions or limitations stated in the aircraft flight manual (AFM);	Not included	To be identified and applied by the operator.	
(4) the relevant operational experience of the operator;	Not included	Any difference from standard non-LVO conditions to be identified and applied by the operator. Assessment of previous operational data related	Normally nothing for non-LVO. Runway suitability is normal part of the operator's LVO considerations.

		to runway suitability for LVO.	
(5) the dimensions and characteristics of the runways/final approach and take-off areas (FATOs) that may be selected for use;	Not included	Any difference from standard conditions to be identified and applied by the operator	Normally nothing.
(6) the adequacy and performance of the available visual and non-visual aids and infrastructure;	AOM based on the tables in the OPS rules, e.g. length of approach lights, xLS category, system minima.	Any difference from standard conditions to be identified and applied by the operator	Normally nothing.
(7) the obstacle clearance altitude/height (OCA/H) for the instrument approach procedures (IAPs);	AOM based on IAPs published in AIP	Any difference from standard conditions to be identified and applied by the operator	Normally nothing.
(8) the obstacles in the climb-out areas and necessary clearance margins;	AOM based on compliance with published climb gradients	Verification of ability to comply with published gradients, identification of any measures needed for compliance or establishing visual procedures where visual avoidance of obstacles is needed	Adherence with published gradients is normally achieved by stating the applicable MTOM. Need for visual obstacle avoidance is rather rare.
(9) the composition of the flight crew, their competence and experience;	AOM based on flight crew without any competency restrictions (add-on)	Identification and application of the add-on required by the OPS rules and any additional values that may be imposed by the operator.	One example is the add-on required for pilots inexperienced on the type.
(10) the IAP;	AOM based on IAPs published in AIP including any additional values or conditions that may be published by the State of the Aerodrome	Any difference from standard conditions to be identified and applied by the operator. Also to include additional req in the OPS rules, e.g. system minima, 2D/3D-operations, off-set approaches.	
(11) the aerodrome characteristics and the available air navigation services (ANS);	AOM based on the published AIP data, e.g. IAC, AD2-text	Assessment of pre-threshold terrain for determination of DH/AH and of LSAA for landing system performance. These may affect the AOM. The form of ATS at the aerodrome, e.g. TWR or AFIS may affect LVO, e.g. LVTO. The limits in the OPS rules for type of runway (prec, non-prec, non-	

		instrument) must also be observed.	
(12) any minima that may be promulgated by the State of the aerodrome;	Included in the AOM if published in the AIP (or equivalent)	To be identified and applied by the operator, e.g. for AIP or Ops Spec	
(13) the conditions prescribed in the operations specifications including any specific approvals for low-visibility operations (LVOs) or operations with operational credits.	Standard MDH/DH and RVR provided including DH/RVR for CAT II/III (incl noDH)	Any non-standard conditions, e.g. AOM based on operational credits (SA CAT I/II, EFVS)	
(14) any non-standard characteristics of the aerodrome, the IAP or the environment	Any non-standard condition stated in the AIP relevant to any operator is expected to be included in the AOM	Any non-standard condition specific to the operator is to be identified and applied by the operator if not covered under items (10) and (11)	

Bilaga 2. Exempel AOC Attachment

Exempel visar ny sida som kommer i uppdaterad AOC Attachment. Observera att AOC Attachment inte är en tillståndshandling, utan en lista på de delar i manualverket som är föremål för särskilt godkännande enligt beslutsbrev och ärendenummer som redovisas i höger kolumn. Skilj från OPS.Spec som innehåller kravställt standardiserat format huvudsakligen för att specificera Specific Approvals (SPA).

 SWEDISH TRANSPORT AGENCY				
ATTACHMENT to SE.AOC.000X SID. 2-> (Subject to the approved conditions in the operations manual)				
Issuing Authority: Swedish Transport Agency, Civil Aviation and Maritime Department. Telephone: +46 771 503 503 Fax: +46 11 18 52 56 E-mail: luftfart@transportstyrelsen.se				
AOC No: SE.AOC.000X Operator Name: <u>Flygbolag AB</u>				
Attachment: SE.ATT.000X				
Changes requiring prior Approval :	Yes	No	Rule reference according to (EU) 965/2012	Reference and Date of Approval If applicable
Fuel/energy scheme - aerodrome selection policy - aeroplanes Use of an isolated aerodrome as destination aerodrome Type :XX List of isolated aerodromes ref: OM-X <u>ch.p</u>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT.OP.MPA.182(d)(2)	
Fuel/energy scheme - aeroplane Basic Fuel/energy scheme Type: XX	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT.OP.MPA.180(c) & CAT.OP.MPA.180(a)(3)(i)	
Fuel/energy scheme - aeroplane Basic Fuel/energy scheme with variations Type: XX	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT.OP.MPA.180(c) & CAT.OP.MPA.180(a)(3)(ii)	
Fuel/energy scheme - aeroplane Individual Fuel/energy scheme Type: XX	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT.OP.MPA.180(c) & CAT.OP.MPA.180(a)(3)(iii)	
Fuel/energy scheme - helicopters Fuel/energy planning an in-flight re-planning policy; and in-flight fuel/energy management policy	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT.OP.MPA.190	
Special refuelling or defuelling of the aircraft Special <u>refuelling</u> or <u>defuelling</u> procedures of the aircraft - aeroplanes Type: XX	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT.OP.MPA.200(c)	
Special refuelling or defuelling of the aircraft Special <u>refuelling</u> procedures of the aircraft - helicopters	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT.OP.MPA.200(d)	
Aerodrome Operating Minima Method used to establish aerodrome operating minima	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT.OP.MPA.110(d)	And any change to that method shall be approved by the competent authority.

SE.ATT.000X
Revision: X

Page 1 / 1

Bilaga 3. Frågor och svar från EASA, tolkning och tillämpning AWO.

Denna bilaga innehåller frågor från ett möte mellan EASA/EU medlemsstater 25 augusti. EASA har därefter skapat svar som nyligen presenterats enligt nedan.

Se start följande sida.