



## UDTALELSE NR. 03/2011

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 19. april 2011

om Kommissionens forordning om fastlæggelse af gennemførelsesbestemmelser for myndighedskrav og organisationskrav

*"Myndighedskrav – Organisationskrav"*

## Indhold

|      |  |    |
|------|--|----|
| I.   | Sammendrag .....   | 3  |
| II.  | Generelt .....   | 5  |
| III. | Høring.....  | 6  |
| IV.  | Formålet med agenturets udtalelse.....                                       | 7  |
| V.   | Indhold og struktur af agenturets udtalelse .....                            | 9  |
| VI.  | Forklarende note, del-AR .....   | 12 |
|      | Generelt.....  | 12 |
|      | Høring .....   | 12 |
|      | Anvendelsesområde og gyldighed .....   | 14 |
|      | Rammeforordningen – bestemmelser af relevans for del-AR .....                | 16 |
|      | Del-AR, subpart GEN, afsnit I – Generelt .....                               | 17 |
|      | Del-AR, subpart GEN, afsnit II – Styring .....                               | 19 |
|      | Del-AR, subpart GEN, afsnit III – Tilsyn, certificering og håndhævelse ..... | 21 |
|      | Del-AR, subpart FCL .....  | 25 |
|      | Del-AR, subpart CC.....  | 27 |
|      | Del-AR, subpart ATO.....   | 28 |
|      | Del-AR, subpart FSTD .....   | 29 |
|      | Del-AR, subpart AeMC og MED .....  | 30 |
| VII. | Forklarende note, del-OR .....   | 32 |
|      | Generelt.....  | 32 |
|      | Høring .....   | 32 |
|      | Anvendelsesområde og gyldighed .....   | 34 |
|      | Rammeforordningen – bestemmelser af relevans for del-OR .....                | 34 |
|      | Definitioner af relevans for del-OR .....                                    | 35 |
|      | Del-OR, subpart GEN, afsnit I – Generelt .....                               | 36 |
|      | Del-OR, subpart GEN, afsnit II – Styringssystem.....                         | 39 |
|      | Del-OR, subpart ATO .....  | 42 |
|      | Del-OR, subpart FSTD.....  | 44 |
|      | Del-OR, subpart AeMC .....   | 45 |
|      | BILAG I.....   | 46 |

## I. Sammendrag

Denne udtalelse indeholder krav til kompetente myndigheder og organisationer på området flyvebesætninger inden for civil luftfart (flyvebesætning og kabinebesætning). Dette omfatter generelle krav (subpart GEN), som er fælles for områderne flyvebesætning og flyveoperationer samt områdespecifikke krav omfattende flyvebesætningscertifikater, kabinepersonalecertifikater, helbredsbeviser, godkendte træningsorganisationer, flyvesimulatortræningsanordninger<sup>1</sup> og flyvemedicinske centre. De krav, der foreslås med denne udtalelse, supplerer de tekniske krav i del-FCL, del-MED og del-CC.

- **AR.ATO** og **AR.FCL** er baseret på de eksisterende myndighedskrav til træningsorganisationer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer i JAR-FCL og de relaterede fælles gennemførelsesprocedurer. Der findes nye bestemmelser om overvågning af eksaminatorer.
- **OR.ATO** er baseret på de eksisterende krav til træningsorganisationer i ICAO's bilag 1 (tillæg 2) og JAR-FCL. Alle træningsorganisationer, inklusive dem, der kun udbyder træning til pilotcertifikatet til lette luftfartøjer, det private pilotcertifikat, pilotcertifikatet til balloner og pilotcertifikatet til svæveflyvere, vil skulle have et ATO-bevis.
- **AR.CC** gennemfører bestemmelserne i grundforordningens artikel 8, stk. 4 og stk. 5, litra e). AR.FSTD og OR.FSTD er baseret på JAR-FSTD-flyvemaskiner og -helikoptere og de fælles gennemførelsesprocedurer for JAR-STD.
- **AR.MED**, **AR.AeMC** og **OR.AeMC** indeholder bestemmelserne om udstedelse af helbredsbeviser til flyvebesætningsmedlemmer, databeskyttelse i forbindelse med helbredsdocumentation for flyvemedicinske undersøgelser i den kompetente myndigheds besiddelse, samt organisationskrav til AeMc'er. De foreslåede bestemmelser er baseret på JAR-FCL 3 og de relevante kapitler i JAA's fælles gennemførelsesprocedurer (JIP).

Myndighedskravene (del-AR) og organisationskravene (del-OR) er endvidere baseret på de eksisterende sektion B-krav i luftdygtighedsreglerne og gennemfører de relevante bestemmelser i grundforordningen med hensyn til samspillet mellem godkendte organisationer og den kompetente myndighed, samarbejde og udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, behovet for at reagere straks på et sikkerhedsproblem samt betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af beviser, certifikater, ratings og godkendelser i overensstemmelse med grundforordningens artikel 7 og 8.

Myndighedskravene tager højde for de kritiske dele af et sikkerhedstilsynssystem defineret af ICAO og opfylder standardiseringsmålet i grundforordningen. De omfatter også elementer af afgørende betydning for etableringen af et omfattende luftfartssikkerhedsstyringssystem på EU-plan, som dækker EU's og medlemsstaternes ansvar for sikkerhedsstyring. Derfor er de fælles myndighedskrav af direkte relevans for gennemførelsen af det europæiske luftfartssikkerhedsprogram (EASP).

Organisationskrav er baseret på anbefalingerne om konsekvente organisationsgodkendelser (COra)<sup>2</sup> og ICAO's standarder vedrørende sikkerhedsstyringssystemer (SMS). De er modstykket til del-AR om betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af beviser og godkendelser.

---

<sup>1</sup> De områdespecifikke myndigheds- og organisationskrav for flyveoperationer vil indgå i udtalelsen om flyveoperationer.

<sup>2</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20COra%20(26.09.06).pdf).

Med henblik på at gennemføre de relevante ICAO-standarder om SMS, foreslås der i del-OR i subpart GEN generelle krav til styringssystemer for at sikre forenelighed med de eksisterende styringssystemer og anvendelighed for alle organisationer med et organisationsbevis i henhold til grundforordningen. De foreslåede krav kan tilpasses organisationens størrelse og arten og kompleksiteten af dens aktiviteter. De har til formål at sætte standarden for gennemførelse af SMS for alle godkendte organisationer inden for flyvepladser, lufttrafikstyring, luftfartstjenester og luftdygtighed.

De bestemmelser, der foreslås i denne udtalelse, følger en horisontal regelstruktur. Som anbefalet af Europa-Kommissionen ses der bort fra den horisontale regelstruktur for at sikre rettidig vedtagelse af de første udvidelsesbestemmelser. Senere vil det blive nødvendigt med en række strukturelle ændringer og ikke-væsentlige tilpasninger til de foreslåede bestemmelser. Disse ændringer vil blive gennemført i samarbejde med Europa-Kommissionen efter offentliggørelsen af denne udtalelse. Med henblik på at lette denne proces blev myndigheds- og organisationskrav, som blev offentliggjort som to forskellige udkast i meddelelserne om foreslået ændring (NPA) og dokumenterne med reaktioner på bemærkninger (CRD), samlet i én udtalelse.

Udtalelsen indeholder et forslag til overgangsforanstaltninger og opt-out-muligheder, fra seks måneder til tre år, for især at tage hensyn til de nye styringssystemkrav, organisationer, som for første gang vil blive underlagt en certificeringsforpligtelse, samt ændringer i regelmaterialet efter beslutningen om at ændre reglernes struktur efter offentliggørelsen af udtalelsen.

## II. Generelt

1. Formålet med denne udtalelse er at bistå Europa-Kommissionen i fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser vedrørende myndighedskrav forbundet med flyveoperationer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008<sup>3</sup> (i det følgende benævnt "grundforordningen") fastlægger en hensigtsmæssig og omfattende ramme for fastsættelsen og gennemførelsen af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.
2. Formålet med de foreslåede bestemmelser er at fastlægge:
  - a. fælles administrative krav, som agenturet og medlemsstaterne skal følge for at gennemføre og håndhæve grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser vedrørende flyveoperationer og personalekrav, og som benævnes "myndighedskrav" (i det følgende benævnt "del-AR"), og
  - b. fælles tekniske krav til gennemførelse og håndhævelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gennemførelsesbestemmelser vedrørende organisationer på området for flyveoperationer og personalekrav, som benævnes "organisationskrav" (i det følgende benævnt "del-OR"). Kravene i del-OR vedrører administrations- og styringssystemer og betingelserne for udstedelse vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af beviser.

De foreslåede bestemmelser er baseret på JAR-FCL og JAR-FSTD, på ICAO's standarder og anbefalede praksis (SARP), relevante fælles gennemførelsesprocedurer (JIP) under de fælles luftfartsmyndigheder (JAA) på området for flyveoperationer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer samt på de eksisterende sektion B-krav i forordning (EF) nr. 1702/2003<sup>4</sup> og 2042/2003<sup>5</sup>. De tager også højde for følgende relevant EU-lovgivning:

- a. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet<sup>6</sup>
  - b. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010<sup>7</sup> om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF
  - c. Direktiv 2003/42/EF<sup>8</sup> om indberetning af hændelser inden for civil luftfart.
3. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (agenturets) bestyrelse<sup>9</sup>, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i grundforordningen.

---

3 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF, som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009 (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

4 Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6).

5 Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1).

6 EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3-20.

7 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EØS-relevant tekst) (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35-50).

8 Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart (EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23-36).

## 4. Udtalelsen er baseret på følgende NPA'er:

- NPA 2008-22b, som indeholder forslag til gennemførelsesbestemmelser (gennemførelsesbestemmelse) og relaterede acceptable måder for overensstemmelse (AMC) samt vejledende materiale (GM) for myndighedskrav (del-AR, subpart GEN, afsnit I, II og III, subpart FCL, ATO, AeMC og MED)
- NPA 2008-22c, som indeholder forslag til gennemførelsesbestemmelser og relaterede AMC og GM for organisationskrav (del-OR, subpart GEN, ATO og AeMC).

NPA 2009-02d indeholdt forslag til gennemførelsesbestemmelser og relaterede AMC og GM for kompetente myndigheder vedrørende rampeinspektioner (AR.GEN, afsnit IV), operationer (AR.OPS) og kabinebesætning (AR.CC). Disse indgår ikke i denne udtalelse, men vil være omfattet af den første udtalelse, der skal offentliggøres om flyveoperationer.

**III. Høring**

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

Høringsperioden for disse NPA'er blev forlænget i overensstemmelse med artikel 6, stk. 6, i regelfastsættelsesproceduren<sup>10</sup> på anmodning fra aktører for at sikre overlapning med høringsperioderne for de første NPA'er om udvidelse<sup>11</sup>. Agenturet havde inden fristen den 28. maj 2009 (NPA 2008-22) og den 31. juli 2009 (NPA 2009-02) modtaget i alt 9 405 bemærkninger af relevans for del-AR og del-OR fra over 400 kommentatorer, herunder nationale luftfartsmyndigheder, faglige organisationer, private virksomheder og enkeltpersoner. Der blev indgivet i alt 18 243 bemærkninger til begge NPA'er

6. Gennemgangen af bemærkningerne blev udført i overensstemmelse med den fælles strategi for udvidelse af EU's kompetencer udarbejdet af agenturet og Europa-Kommissionen og godkendt af bestyrelsen og EASA's udvalg.<sup>12</sup> Dette omfatter en trinvis proces for behandling af de første udvidelsesbestemmelser, således at de tilgængelige ressourcer og komitologiprocesen kan fokusere på forslagene i rækkefølge. Den omfatter også en avanceret arbejdsmetode for gennemgangen af bemærkningerne, som på den ene side sikrer rettidig offentliggørelse af CRD, så forordningerne kan offentliggøres inden den 8. april 2012, som er den dato, der er fastsat i artikel 70 i grundforordningen, og på den anden side sikrer CRD'er, som gør det nemt for aktørerne at identificere ændringer i NPA'erne, overensstemmelse med ICAO og forskelle i forhold til EU-OPS<sup>13</sup>/de fælles luftfartskrav (JAR), alt efter hvad der er relevant. Denne arbejdsmetode er forenelig med artikel 7 i EASA's regelfastsættelsesprocedure.
7. Den ændrede tekst blev drøftet indgående med undersøgelsesgrupperne for regelfastsættelse, som blev nedsat i forbindelse med NPA 2008-22 og 2009-02. Sammensætningen af disse grupper var baseret på sammensætningen af de første redaktionsgrupper for regelfastsættelsesopgave OPS.001 og FCL.001. Medlemmerne af

9 Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

10 EASA's bestyrelses beslutning 08-2007 om ændring og erstatning af regelfastsættelsesproceduren, som blev vedtaget på bestyrelsesmødet 03-2007 den 13. juni 2007. ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

11 Mere specifikt NPA 2008-22 om myndighedskrav og organisationskrav og NPA 2009-02 om gennemførelsesbestemmelser om EU-luftfartsforetagenders flyveoperationer ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php)).

12 [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%202015%2009%2009.pdf).

13 Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.

disse første redaktionsgrupper blev udvidet til at omfatte flere repræsentanter for aktørerne samt én repræsentant for agenturets standardiseringsafdeling i overensstemmelse med forretningsordenen for redaktionsgruppernes medlemmer. Del-AR blev behandlet sammen med del-OR for at skabe et konsekvent resultat og sikre effektivitet i undersøgelsesprocessen. Undersøgelsesprocessen omfattede også tæt koordinering med de undersøgelsesgrupper, der var nedsat for kravene til tekniske flyveoperationer (OPS) (NPA 2009-02b) og høring af de redaktionsgrupper, der var nedsat for den anden udvidelse (flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester).

8. CRD'erne for del-AR og del-OR med sammendrag af bemærkningerne og de dertil knyttede svar fra agenturet samt den ændrede tekst blev offentliggjort på agenturets websted den 4. oktober 2010. CRD'erne indeholdt en liste over alle de personer og/eller organisationer, som havde indsendt bemærkninger. Agenturet havde inden fristen den 6. december 2010 modtaget 1 020 bemærkninger til del-AR og del-OR fra over 70 kommentatorer, herunder primært fra nationale luftfartsmyndigheder, faglige organisationer, nonprofitorganisationer og private virksomheder. Der findes flere oplysninger om disse reaktioner og overvejelserne omkring dem til denne udtalelse i den relevante subpart og de relevante afsnit i denne forklarende note.

#### **IV. Formålet med agenturets udtalelse**

9. I grundforordningen definerede den europæiske lovgiver de kompetencer og beføjelser, der blev overdraget fra medlemsstaterne til Fællesskabet, samt de væsentlige sikkerhedsmål, der skal opfyldes ved Fællesskabets foranstaltninger. Den europæiske lovgiver gav endvidere Europa-Kommissionen beføjelse til gennem komitologiproceduren at vedtage gennemførelsesbestemmelser til grundforordningen, som det i brede træk beskrives i betragtning 37 og 38 til grundforordningen.
10. Grundforordningen indeholder retsgrundlaget for Europa-Kommissionens vedtagelse af krav til medlemsstaternes kompetente myndigheder. Disse krav er afgørende for at opfylde hovedformålet med grundforordningen, nemlig at fastlægge og opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart. Det er kun ved at fastlægge fælles krav for de nationale luftfartsmyndigheder, at det kan sikres, at EU-lovgivningen anvendes på en ensartet måde på medlemsstaternes område.
11. Regulering af beviser og godkendelser kræver, at der opstilles krav til både ansøgere og indehavere samt de kompetente myndigheder. Del-AR fastlægger krav til myndighederne, som udøver beføjelser med hensyn til udstedelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af og tilsyn med beviser, certifikater, ratings og godkendelser i overensstemmelse med grundforordningens artikel 7 og 8. De foreslåede regler gennemfører de relevante bestemmelser i grundforordningens artikel 10, 11, 13, 14, 15, 18, litra d), 22, 24 og 54.

Del-OR fastlægger fælles tekniske krav til luftfartsforetagender, organisationer, der uddanner piloter, flyvemedicinske centre og indehavere af beviser til flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD) i overensstemmelse med grundforordningens artikel 7 og 8. Fælles myndigheds- og organisationskrav vil yde et vigtigt bidrag til at sikre ensartet anvendelse af EU-lovgivningen ved at strømline tilsyns- og styringssystemkrav til alle aktører inden for operationer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer.

12. På linje med principperne for resultatstyret regelfastsættelse er balancen mellem gennemførelsesbestemmelser og AMC'er blevet overvejet i forbindelse med udarbejdelsen af denne udtalelse med henblik på at sikre proportionalitet og øge reglernes fleksibilitet i en tid, hvor udviklingen inden for digital kommunikation, datalogi og på andre områder baner vejen for et utal af tekniske alternativer, og antallet af muligheder har det med at formere sig hurtigt med operationernes stadig større kompleksitet og omfang. Væsentlige sikkerhedselementer defineres i gennemførelsesbestemmelserne, mens de ikke-væsentlige gennemførelsesaspekter

indgår i AMC eller GM. Denne øgede kompleksitet i operationerne og luftfartsaktiviteterne med adskillige vekselvirkninger mellem systemets elementer betyder, at myndighederne og organisationerne er nødt til at indføre effektive styringssystemer.

13. For at bistå medlemsstaterne i opfyldelsen af deres forpligtelser i henhold til Chicago-konventionen og løbende forbedre niveauet for civil luftfartssikkerhed i Europa omfatter del-AR nogle væsentlige bestemmelser om etablering af et omfattende styringssystem på EU-plan, som indbefatter EU's og medlemsstaternes forpligtelser med hensyn til sikkerhedsstyring. Denne ramme vil sikre overholdelse af de relevante ICAO-standarder om SMS og statssikkerhedsprogrammer (SSP) for alle EU's medlemsstater. På dette område støtter agenturet en helhedsstrategi i forhold til styringssystemer, som indbefatter SMS som et grundlæggende element i en organisations eller en myndigheds styringssystem. Derfor er de fælles myndighedskrav af direkte relevans for gennemførelsen af det europæiske luftfartssikkerhedsprogram (EASP). På dette område er der ved at blive opstillet mere detaljerede krav og dertil knyttede AMC og GM, som omfatter sikkerhedsprogrammet på EU-plan og definerer samspillet mellem medlemsstaterne og agenturet. Dette materiale vil blive baseret på det arbejde, der koordineres af det europæiske luftfartssikkerhedsrådgivningsudvalg (EASAC), navnlig vedrørende EASP.
14. Med henblik på at gennemføre de relevante ICAO-standarder om SMS, foreslås der i del-OR i subpart GEN konsoliderede generelle krav til styringssystemer for at sikre anvendelighed for alle organisationer med et organisationsbevis i henhold til grundforordningen. De foreslåede krav sikrer fuld overensstemmelse med de relevante ICAO-standarder om SMS og kan tilpasses organisationens størrelse samt arten og kompleksiteten af dens aktiviteter. Agenturets forslag støtter en integreret tilgang til styringssystemer, som omfatter overvågning af overholdelse og sikkerhedsstyring i stedet for at presse et nyt system oven på de eksisterende styringssystemer. Evalueringen af ICAO's SMS-standarder og anbefalede praksis (SARP) viste, at mange elementer af ICAO's SMS-standarder også indgår i initiativet om konsekvente organisationsgodkendelser (CO<sub>RA</sub>), som blev iværksat inden for rammerne af JAA (se også forhåndsmeddelelse om foreslået ændring (A-NPA) 15-2006<sup>14</sup>). ICAO's mål om at indføre SMS på alle områder inden for luftfarten medfører nødvendigvis de samme grundprincipper for strømlinede krav til organisationsgodkendelse og tilsyn og fælles styringssystemkrav.
15. De fælles og harmoniserede myndighedskrav samt de tilsvarende organisationskrav for alle områder inden for flyveoperationer og flyvebesætning blev udviklet således, at de bidrager til gennemførelsen af de mest relevante CO<sub>RA</sub>-henstillinger. JAR var blevet udarbejdet løbende og mere eller mindre uafhængigt af hinanden på de enkelte områder, hvorfor lovgivningsmaterialet varierede i mange henseender. Der blev afsløret uoverensstemmelser med hensyn til organisationsgodkendelser i forbindelse med gennemførelsen af JAR. Selv om nogle af disse uoverensstemmelser skyldtes det enkelte områdes særlige forhold, var dette ikke tilfældet for alle.
16. Agenturet valgte først en gradvis tilgang til harmonisering af organisationsgodkendelser. Først blev disse henstillinger overvejet i forbindelse med udarbejdelsen af gennemførelsesbestemmelsen for flyveoperationer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer. Dernæst blev det planlagt at gennemføre den i forbindelse med NPA'erne i den anden udvidelse (lufttrafikstyring/luftfartstjenester og flyvepladser). Det var meningen, at CO<sub>RA</sub>-henstillingerne skulle gennemføres i luftdygtighedsbestemmelserne<sup>15</sup> (forordning (EF) nr. 1702/2003 og 2042/2003) på et senere tidspunkt for at sikre konsekvens i kravene til myndigheder og organisationer på alle felter under agenturets ansvarsområde. Agenturet ønsker at fremhæve vigtigheden

<sup>14</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20CO<sub>RA</sub>%20\(26.09.06\).pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/final%20A-NPA%2015-2006%20CO%20RA%20(26.09.06).pdf).

<sup>15</sup> Luftdygtighedsbestemmelserne, som direkte stammer fra JAR, vil kræve en gennemgang med henblik på at sikre konsekvens, idet dette er et krav for gennemførelse af de fælles styringssystemkrav, der foreslås i del-OR for at gennemføre SMS i forhold til luftdygtighed.



af konsekvens i organisationsgodkendelser med hensyn til at fremme accepten af EASA's regler fra de primære modparters side, f.eks. den amerikanske luftfartsstyrelse (FAA) og Canadas civile luftfartsmyndigheder (TCCA). Harmoniserede og strømlinede krav til udstedelse af godkendelser og beviser ville i høj grad fremme den gensidige anerkendelse deraf.

17. Ét specifikt langsigtet COra-mål var at oprette et fælles godkendelsessystem med et variabelt anvendelsesområde, hvilket vil give mulighed for at have en standardansøgningsblanket og ét bevis med et unikt godkendelsesnummer for flere godkendte organisationer, samtidig med at der kan fastlægges forskellige kriterier for hver enkelt specifik godkendelse. Et sådant fælles godkendelsessystem ville være nyttigt, fordi et stort antal organisationer har flere end én godkendelse, men også fordi godkendte organisationer ikke er totalt isoleret fra andre. I mange tilfælde har de tætte forbindelser til andre godkendte organisationer, og denne tendens forventes at stige i fremtiden. Dette mål kan imidlertid ikke nås uden, at aktørerne klart når til enighed om behovet for fælles, strømlinede myndigheds- og organisationskrav for alle tekniske områder inden for EASA's regler.
18. Nogle aktører udtrykte bekymring om relevansen af at anvende en horisontal regelstruktur for alle luftfartssikkerhedsrelaterede regler, idet de fremhævede de vanskeligheder, der kan forventes at opstå, når fremgangsmåden skal udvides til at omfatte andre områder under agenturets ansvarsområde, hvor det tilsyneladende vil blive vanskeligere at nå til enighed om sådanne fælles myndigheds- og organisationskrav blandt et større antal aktører. Samtidig anbefalede Europa-Kommissionen, at der blev set bort fra den horisontale regelstruktur for at sikre rettidig vedtagelse af de første udvidelsesbestemmelser. De strukturelle ændringer og påkrævede ikke-væsentlige tilpasninger af bestemmelserne efter omfordelingen i de tilsvarende tekniske krav (FCL, kabinebesætning (CC), MED, OPS) vil blive foretaget efter offentliggørelsen af denne udtalelse på agenturets websted. For at lette indførelsen af disse ændringer i de foreslåede bestemmelser er del-AR og del-OR blevet samlet i én udtalelse, samtidig med at alle bestemmelser, som kun vedrører operationer, er blevet fjernet.

Dette omfatter de relevante artikler og afsnit i rammeforordningen, definitioner og bestemmelser i gennemførelsesbestemmelserne, som kun er relevante for luftfartsforetagender, for operatører, som er underlagt en forpligtelse til at afgive erklæringer som defineret i grundforordningens artikel 8, stk. 3, eller for private operatører af andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer. Disse bestemmelser vil blive flyttet til udtalelserne om flyveoperationer.

Bilag I til denne forklarende note er en sammenligningstabel, som viser regelhenvisningerne og -titlerne i CRD for del-AR/del-OR og i denne udtalelse.

## V. Indhold og struktur af agenturets udtalelse

19. Denne udtalelse omfatter:
  - a. generelle myndigheds- og organisationskrav vedrørende flyvebesætningsmedlemmer og flyveoperationer (AR.GEN, bortset fra afsnit IV "Rampeinspektioner, og OR.GEN)
  - b. specifikke myndighedskrav vedrørende bevisudstedelse til og tilsyn med flyvebesætning (AR.FCL)
  - c. specifikke myndighedskrav vedrørende certificering af og tilsyn med kabinepersonale (AR.FCL)
  - d. specifikke myndigheds- og organisationskrav vedrørende bevisudstedelse til og/eller tilsyn med godkendte træningsorganisationer (AR.ATO og OR.ATO)
  - e. specifikke myndigheds- og organisationskrav vedrørende FSTD-kvalifikation (AR.FSTD og OR.FSTD)

- f. specifikke myndigheds- og organisationskrav vedrørende flyvemedicinske beviser og flyvemedicinske centre (AeMC) (AR.MED, AR.AeMC og OR.AeMC).

De områdespecifikke myndigheds- og organisationskrav for flyveoperationer (AR.OPS og OR.OPS) og rampeinspektioner (AR.GEN, afsnit IV<sup>16</sup>), som blev offentliggjort med CRD til del-AR og del-OR, vil indgå i den første udtalelse, der vil blive offentliggjort om flyveoperationer. Dette gælder også de specifikke gennemførelsesbestemmelser om erklæringer (AR.GEN.345 og OR.GEN.145), da disse udelukkende finder anvendelse på ikke-erhvervsmæssige operatører af komplekse motordrevne luftfartøjer.

Udtalelsen er struktureret som følger:

- Rammeforordning "Myndighedskrav – Organisationskrav"
- Bilag I – Definitioner i rammeforordningen, i del-AR og del-OR
- Bilag II – Myndighedskrav – del-AR
- Bilag III – Organisationskrav – del-OR.

20. Der foreslås i denne udtalelse to nye subparter for at samle kravene af relevans for FSTD, som før indgik i henholdsvis AR.ATO og OR.ATO:

- subpart AR.FSTD med specifikke krav til FSTD-kvalifikation
- subpart OR.FSTD med specifikke krav til FSTD-kvalifikation og organisationer, der anvender FSTD.

Følgende diagrammer viser strukturen i bilag II del-AR og bilag III del-OR som foreslået i denne udtalelse.

---

<sup>16</sup> Bestemmelserne om rampeinspektioner, som tidligere fandtes i AR.GEN., afsnit IV, vil blive offentliggjort med myndighedskravene til flyveoperationer som subpart "Rampeinspektioner".

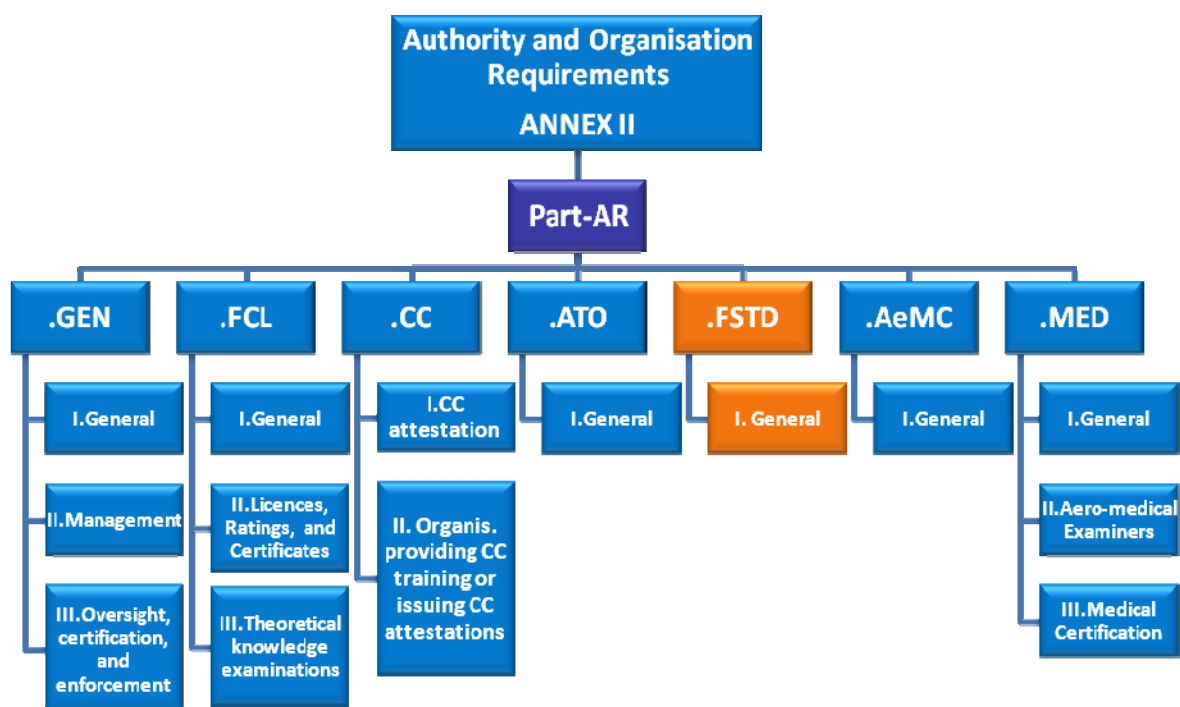


Diagram 1: Myndighedskrav

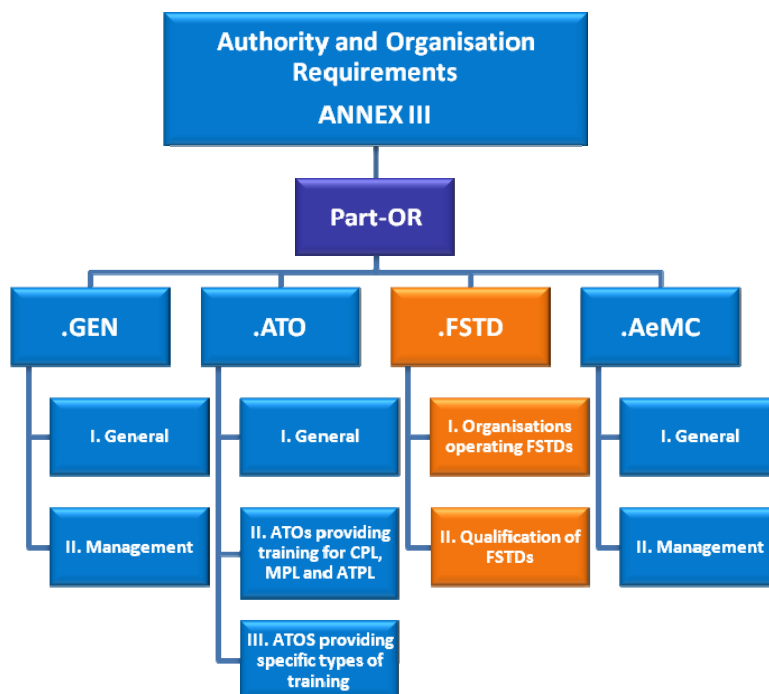


Diagram 2: Organisationskrav

## VI. Forklarende note, del-AR

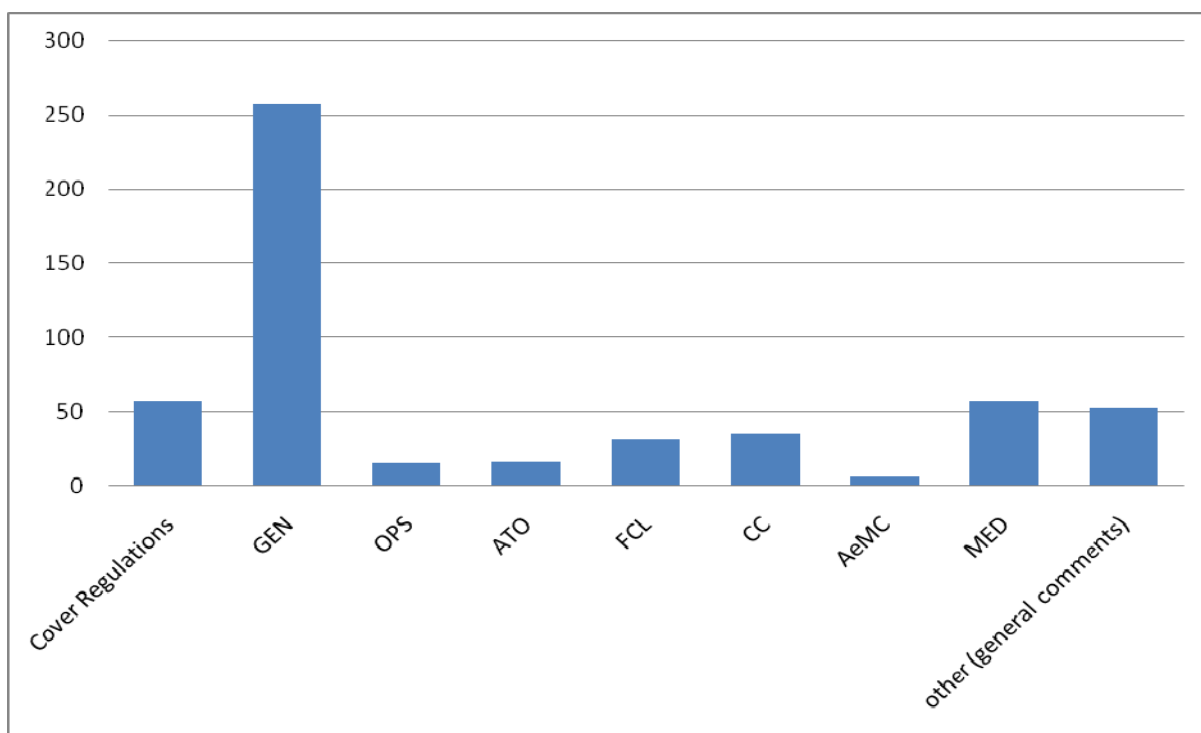
### Generelt

21. Del-AR, som foreslået i denne udtalelse, består af syv subparter, som igen er inddelt i afsnit, der indeholder både generelle krav og områdespecifikke krav til den kompetente myndighed vedrørende de enkelte typer beviser, godkendelser eller aktiviteter:
  - a. Del-AR, subpart GEN, generelle krav
  - b. Del-AR, subpart FCL, specifikke krav vedrørende certificering af flyvebesætningsmedlemmer
  - c. Del-AR, subpart CC, specifikke krav vedrørende certificering af og tilsyn med kabinebesætning
  - d. Del-AR, subpart ATO, specifikke krav vedrørende godkendte træningsorganisationer
  - e. Del-AR, subpart FSTD, specifikke krav vedrørende FSTD-kvalifikation
  - f. Del-AR, subpart AeMC, specifikke krav vedrørende flyvemedicinske centre
  - g. Del-AR, subpart MED, specifikke krav vedrørende flyvemedicinske beviser.
22. Den tekst, der foreslås i denne udtalelse, afspejler ændringerne i agenturets første forslag (som blev offentliggjort i NPA 2008-22b og 2009-02d) som resultat af den offentlige høring samt yderligere ændringer, der blev foretaget efter en analyse og vurdering af de reaktioner, der blev modtaget i forbindelse med CRD.

### Høring

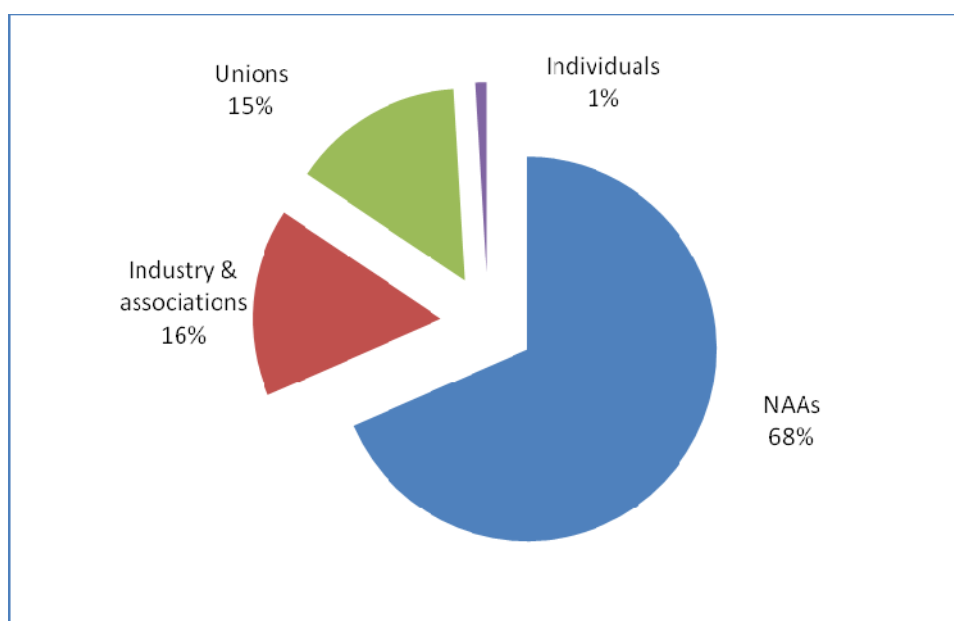
23. Med hensyn til del-AR og del-IR modtog agenturet 1 020 reaktioner fra over 70 kommentatorer, herunder luftfartsmyndigheder fra Østrig, Belgien, Tyskland, Frankrig, Finland, Italien, Irland, Nederlandene, Norge, Spanien, Sverige, Schweiz, Det Forenede Kongerige samt faglige organisationer, nonprofitorganisationer, private virksomheder og nogle få enkeltpersoner. Den amerikanske luftfartsstyrelse (FAA) gennemgik også CRD'erne og havde ingen bemærkninger. Ud af de modtagne reaktioner vedrører 530 del-AR og 490 del-OR. De fleste reaktioner omhandlede subpart GEN. Omkring 20 % af de 1 020 reaktioner omhandlede AMC og GM til del-AR og del-OR.

Nedenstående diagram viser fordelingen af reaktioner på del-AR på de forskellige subparter.



**Diagram 1: Reaktionen på del-AR – fordeling**

24. Nedenstående diagram giver et overblik over, hvor reaktionerne kommer fra. Idet der tages højde for, at reaktioner, der kommer fra branchens repræsentative foreninger, normalt sendes på vegne af deres enkelte medlemmer, kan det antages, at antallet af brancheforeninger er underrepræsenteret i dette diagram. Det er imidlertid ikke overraskende, at de fleste reaktioner kom fra nationale luftfartsmyndigheder.



**Diagram 2: Reaktionen på del-AR – afsendere**

**Anvendelsesområde og gyldighed**

25. Del-AR, som foreslås i denne udtalelse, finder anvendelse på certificering af flyvebesætning, certificering af og tilsyn med kabinepersonale, godkendelse af og løbende tilsyn med godkendte træningsorganisationer og flyvemedicinske centre, FSTD-kvalifikation, tilsyn med indehavere af FSTD-kvalifikationsbeviser og flyvemedicinske beviser. Subpart GEN i del-AR fastlægger fælles krav til kompetente myndigheder, dvs. krav, som gælder for alle tekniske områder inden for anvendelsesområdet.

Del-AR, subpart GEN, som foreslås i denne udtalelse, omfatter tre afsnit:

- Afsnit I Generelt
- Afsnit II Styring
- Afsnit III Tilsyn, certificering og håndhævelse.

26. Disse gennemfører de relevante artikler i grundforordningen om samspillet mellem godkendte organisationer og den kompetente myndighed, samarbejde og udveksling af oplysninger mellem kompetente myndigheder og med agenturet, godkendelse af alternative måder for overensstemmelse i forhold til agenturets, behovet for at reagere straks på et sikkerhedsproblem samt betingelser for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af beviser og godkendelser. Subpart GEN indeholder desuden krav til de kompetente myndigheders organisations- og styringssystem af direkte relevans for de kompetente myndigheders tilsynskompetencer.

| Grundforordningen  | Myndighedskrav  |
|--|---|
| Artikel 2, stk. 2, litra d) Formål<br>Artikel 15 Informationsnet   | Sikkerhedsprogram (rammeforordningens artikel 3)  |
| Artikel 18 Agenturets foranstaltninger<br>Artikel 19 Udtalelser,<br>certificeringsspecifikationer og<br>vejledende materiale | Måder for overensstemmelse (AR.GEN.120)   |
| Artikel 7 Piloter  | Tilsynskompetencer (rammeforordningens artikel 4)   |
| Artikel 7 Piloter (ATO, AeMC, FSTD)  | Tilsyn (AR.GEN.300)   |
| Artikel 8 Flyveoperationer   | Tilsynsprogram (AR.GEN.305)   |
| Artikel 8, stk. 4 Flyveoperationer –<br>Kabinebesætning  | Indledende certificering (AR.GEN.310 og 315)<br>Ændringer – organisationer (AR.GEN.330)<br>Resultater (AR.GEN.350)<br>Håndhævelse – personer (AR.GEN.355) |
| Artikel 10 Tilsyn og håndhævelse   | Tilsyn (AR.GEN.300)<br>Tilsynsprogram (AR.GEN.305)<br>Resultater (AR.GEN.350)<br>Håndhævelse – personer (AR.GEN.355)                                      |
| Artikel 13 + Bilag V<br>Kvalificerede organer  | Tildeling af opgaver (AR.GEN.205)   |
| Artikel 14, artikel 18, litra d)<br>Fleksibilitetsbestemmelser   | Fleksibilitetsbestemmelser (rammeforordningens<br>artikel 5)  |
| Artikel 15 Informationsnet   | Underretning af agenturet (AR.GEN.125)<br>Tilsynsprogram (AR.GEN.305)<br>Styringssystem (AR.GEN.200)  |
| Artikel 14 Flexibilitetsbestemmelser<br>Artikel 15 Informationsnet<br>Artikel 22, stk. 1 Certificering af                    | Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem<br>(AR.GEN.135)   |

| Grundforordningen                                       | Myndighedskrav   |
|---|--|
| luftfartsoperatører                                     |  |
| Artikel 24<br>Kontrol med anvendelsen af bestemmelserne | Styringssystem (AR.GEN.200)<br>Ændringer i styringssystemet (AR.GEN.210) |
| Artikel 54<br>Inspektion i medlemsstaterne              | Ændringer i styringssystemet (AR.GEN.210)<br>Registrering (AR.GEN.220)   |

**Tabel 1: Artikler i grundforordningen gennemført i del-AR**

27. I overensstemmelse med helhedsstrategien er kravene i subpart GEN blevet udarbejdet for så vidt muligt at sikre konsekvens og forenelighed med de relevante bestemmelser om flyvepladser, lufttrafikstyring/luftfartstjenester samt luftdygtighed. I lyset af deres generelle karakter tager de foreslåede gennemførelsesbestemmelser højde for de kritiske dele (CE) af et sikkerhedstilsynssystem defineret af ICAO<sup>17</sup>, navnlig med hensyn til:
- CE-3: Statens civile luftfartssystem og sikkerhedstilsynsfunktioner
  - CE-4: Det tekniske personales kvalifikationer og træning
  - CE-5: Teknisk vejledning, redskaber og afgivelse af sikkerhedskritiske oplysninger
  - CE-6: Certificerings-, licensudstedelses- og/eller godkendelsesforpligtelser
  - CE-7: Overvågningsforpligtelser
  - CE-8: Løsning af sikkerhedsproblemer.

I henhold til ICAO's standarder for gennemførelse af et statssikkerhedsprogram (SSP) skal staten etablere mekanismer til at sikre effektiv overvågning af disse kritiske dele<sup>18</sup>.

28. De foreslåede regler er endvidere baseret på de relevante bestemmelser i EU-OPS subpart C, "Certificering af og tilsyn med luftfartsforetagender"<sup>19</sup>, og de bestemmelser, der indgik i JAA's JIP'er. Gennemførelsesbestemmelserne og de relaterede AMC'er i subpart GEN til del-AR er i fuld overensstemmelse med de relevante standarder om sikkerhedstilsyn i ICAO's bilag 6<sup>20</sup>, del I, tillæg 5, og del III, tillæg 1. Undtagelsen er standard 5.5 om aflønning og tjenestevilkår, hvor der ikke kan foreslås tilsvarende bestemmelser i del-AR, idet disse betingelser ikke reguleres på EU-plan.

| ICAO's bilag 6, del I – tillæg 5<br>ICAO's bilag 6, del III – tillæg 1 | EASA's bestemmelser                             |
|--|---|
| 1. Primær luftfartslovgivning  | Forordning (EF) nr. 216/2008<br>OR.GEN.140      |
| 2. Specifikke driftsforskrifter  | Forordning (EF) nr. 216/2008<br>Væsentlige krav |

<sup>17</sup> Se ICAO's dokument 9735, *Safety Oversight Audit Manual*, 2. udgave – 2006, bilag C – ved at vurdere, om de kritiske dele af et sikkerhedstilsynssystem er blevet gennemført effektivt, vurderes statens sikkerhedstilsynskompetencer som led i ICAO's Universal Safety Oversight Audit Programme (verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol af sikkerheden).

<sup>18</sup> Se ICAO's bilag I, tillæg C, og ICAO's bilag 6, tillæg J, "Ramme for statssikkerhedsprogrammet" § 3.1.

<sup>19</sup> Der blev udarbejdet regelsammenligningstabeller for EU-OPS og JAR-OPS 3 sammen med CRD'erne om del-AR og del-OR, jf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/crd%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

<sup>20</sup> ICAO's bilag 1 indeholder ikke et sådant tillæg om sikkerhedstilsyn.

| ICAO's bilag 6, del I – tillæg 5<br>ICAO's bilag 6, del III – tillæg 1 | EASA's bestemmelser  |
|--|--|
|  | Forordning (EF) nr. 2042/2003<br>Del-AR, subpart OPS   |
| 3.CAA-struktur og sikkerhedstilsynsfunktioner                          | AR.GEN.200, litra a), nr. 2), tilstrækkeligt antal medarbejdere<br>Rammeforordningens artikel 4            |
| 4. Teknisk vejledning  | AR.GEN.200, litra a), nr. 1)<br>AR.GEN.300, litra f)   |
| 5. Kvalificeret teknisk personale                                      | AR.GEN.200, litra a), nr. 2)<br>GM1 og 2-AR.GEN.200, litra a), nr. 2)                                      |
| 6. Certificerings- og bevisudstedelsesforpligtelser                    | AR.GEN.200, litra a), nr. 1) – AMC1-AR.GEN.305, litra b)-OPS<br>AR.GEN.310 – AMC1-AR.GEN.310, litra a)-OPS |
| 7. Løbende overvågningsforpligtelser                                   | AR.GEN.200, litra a), nr. 1)<br>AR.GEN.300<br>AR.GEN.305, AMC1-AR.GEN.305, litra b)                        |
| 8. Løsning af sikkerhedsproblemer                                      | AR.GEN.200, litra a), nr. 1), og AR.GEN.350<br>AR.GEN.350  |

**Tabel 2: Sammenligning mellem de relevante ICAO-standarder om tilsyn og del-AR**

29. Ved at foreslå fælles krav, som kan anvendes på alle typer beviser og godkendelser, gennemfører subpart GEN i del-AR konklusionerne i JAA's COra-rapport med hensyn til resultatorienteret tilsyn, strømlinede godkendelsesprocesser, som sikrer konsekvens i organisationsgodkendelserne, hvor dette er afgørende for, om organisationerne kan gennemføre effektive (sikkerheds)styringssystemer. ICAO's mål om at indføre SMS på alle luftfartsområder vil nødvendigvis give samme grundprincipper for organisationsstyring og -godkendelse.
30. Afslutningsvist kan det fastslås, at hovedparten af de myndighedsopgaver, der er defineret i de foreslåede gennemførelsesbestemmelser i denne udtalelse, ikke er meget forskellige fra dem, de kompetente myndigheder allerede udfører i dag, fordi del-AR er baseret på eksisterende regelmateriale og foreslår krav, som er fuldt ud på linje med de relevante ICAO-standarder for staternes sikkerhedstilsynssystemer. Eventuelle yderligere opgaver er enten baseret direkte på grundforordningen (dvs. gennemførelsen af de artikler, der vedrører den første udvidelse, opfyldelsen af hovedformålet med grundforordningen med hensyn til sikkerhed, standardisering og harmonisering) eller på de ICAO-standarder, der er relateret til etableringen af en SSP.

### Rammeforordningen – bestemmelser af relevans for del-AR

31. Rammeforordningen indeholder krav til medlemsstaterne i stedet for til de kompetente myndigheder: I artikel 3 kræves det, at medlemsstaterne og agenturet skal udarbejde luftfartssikkerhedsplaner med henblik på vedvarende forbedring af sikkerheden. Den angiver også, at medlemsstaterne skal koordinere deres sikkerhedsplaner, eftersom luftfartssikkerheden nu skal styres af EASA-staterne i fællesskab. Især betyder den aktuelle kompetencefordeling inden for EU, at det ikke er muligt for en medlemsstat at gennemføre sikkerhedsplanen alene. Der vil i fremtiden blive udarbejdet mere materiale for at fremme den fælles gennemførelse af kravene i ICAO's statssikkerhedsprogram (SSP) i den europæiske lovgivning. Dette materiale vil blive baseret på det arbejde, der



koordineres af det europæiske luftfartssikkerhedsrådgivningsudvalg (EASAC), navnlig vedrørende EASP-håndbogen.

32. I rammeforordningens artikel 4 foreslås der krav om tilsynskompetencer. Disse bestemmelser er i fuld overensstemmelse med de relevante kritiske dele af et sikkerhedstilsynssystem ifølge ICAO, men de giver også medlemsstaterne mandat til at sikre, at deres tilsynspersonale har behørig beføjelser til at udføre certificerings- og tilsynsopgaver og ikke er udsat for nogen interessekonflikter.
33. I rammeforordningens artikel 5 defineres de oplysninger, der skal afgives sammen med medlemsstatens meddelelse i forbindelse med anvendelse af fleksibilitetsbestemmelserne i grundforordningens artikel 14, stk. 1, 4 og 6, og sammen med agenturets meddelelse i forbindelse med indrømmelse af dispensationer i overensstemmelse med grundforordningens artikel 18, litra d)<sup>21</sup>. Uden at skabe en ekstra byrde skal dette sikre ensartet anvendelse af de relevante bestemmelser og forbedre effektiviteten i processen med indrømmelse af dispensationer og undtagelser.
34. Rammeforordningens artikel 9 forpligter medlemsstaterne til at overdrage fortegnelser til agenturet vedrørende tilsynet med ATO'er og AeMC'er, der befinder sig uden for medlemsstaternes område, idet medlemsstaterne ikke længere vil have kompetence over disse organisationer efter den 8. april 2012. De nærmere oplysninger herom vil blive formidlet af agenturet til de berørte kompetente myndigheder.

I rammeforordningens artikel 10 fastlægges ikrafttrædelses- og gyldighedsdatoen: I forbindelse med afdækning af behovet for overgang eller forsinket gennemførelse af myndighedskravene tog agenturet højde for, at de foreslåede myndighedskrav i vid udstrækning er baseret på det eksisterende regelmateriale og ikke omfatter nogen grundlæggende nye bestemmelser med hensyn til en kompetent myndighedsorganisation i forhold til certificering og tilsyn. Agenturet tog også højde for, at medlemsstaterne, som har undertegnet Chicago-konventionen, i mange år har gennemført sikkerhedstilsynssystemer. Hvad vigtigere er, så snart de nye regler træder i kraft, skal medlemsstaterne være i stand til at behandle nye ansøgninger på grundlag af de nye krav, hvilket betyder, at deres organisations- og tilsynssystemer skal opgraderes på forhånd. Forslaget i CRD om at indrømme medlemsstaterne en udsættelse på 12 måneder til at opdatere deres administrative procedurer, så de overholder de nye regler, blev kommenteret af fem europæiske luftfartsmyndigheder, som anmodede om, at denne periode blev forlænget til 24 måneder. Efter en intern vurdering fjernede agenturet endelig denne bestemmelse, idet den ikke stemmer overens med de foreslåede opt-out-muligheder og, endnu vigtigere, kan være i strid med Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejdsmetoder ved standardinspektioner<sup>22</sup>. Der bør imidlertid gives mere tid til de nødvendige tilpasninger og opdateringer i de detaljerede tilsynsprocedurer og relaterede systemer, f.eks. softwareprogrammer, som følge af ændringer i regelhenvisningerne efter beslutningen om at gå tilbage til den vertikale regelstruktur. Derfor er der fastlagt en generel opt-out-mulighed på seks måneder i artikel 10, stk. 2.

Overgangsforanstaltningerne og opt-out-mulighederne for organisationer er forklaret i punkt 81-86 i denne forklarende note.

## Del-AR, subpart GEN, afsnit I – Generelt

35. Afsnit I supplerer kravene til medlemsstaterne, som er defineret i rammeforordningen, med generelle krav gældende for kompetente myndigheder. Det har primært til formål at lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem myndigheder og agenturet samt mellem myndighederne selv. Disse bestemmelser er baseret på kravene på højt niveau i grundforordningen (navnlig artikel 5, stk. 5, artikel 7, stk. 6, artikel 8, stk. 5,

<sup>21</sup> Som senest ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009.

<sup>22</sup> EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1.

artikel 10, artikel 15, artikel 22, stk. 1, og artikel 24). Afsnit I indeholder også forpligtelser vedrørende tilsynsdokumentation, som supplerer de relevante bestemmelser om tilsynskompetencer i rammeforordningen med henvisning til ICAO's CE-5 "Teknisk vejledning, redskaber og afgivelse af sikkerhedskritiske oplysninger".

36. I afsnit I kræves det endvidere, at de kompetente myndigheder fremsender sikkerhedsrelevante oplysninger til agenturet (AR.GEN.125, litra b)). Selv om direktiv 2003/42/EF<sup>23</sup> indførte konceptet med obligatoriske sikkerhedsindberetninger om alvorlige hændelser, fandtes det ikke, at de relaterede gennemførelsesforanstaltninger<sup>24</sup> indeholder udtrykkelige krav om behovet for at give agenturet alle tilgængelige sikkerhedsoplysninger i et passende format. Agenturet bør normalt underrettes om forhold vedrørende udformning, data om operationel egnethed (OSD) og operationel sikkerhed som defineret i EASP eller områder, som agenturet specifikt har udpeget som områder, der udgør en sikkerhedsrisiko. Der vil blive udarbejdet AMC-materiale for AR.GEN.125, litra b), som resultat af det igangværende arbejde inden for rammerne af agenturets interne hændelsesindberetningssystem (IORS). Dette vil således udstyre agenturet med et vigtigt værktøj til den årlige sikkerhedsoversigt, som lovgiveren kræver<sup>25</sup>.
37. Afsnit I indeholder krav til behandling af alternative måder for overensstemmelse i forhold til de acceptable måder for overensstemmelse, som agenturet har udstedt. Begrebet acceptable måder for overensstemmelse (AMC), som der henvises til i grundforordningens artikel 18 og 19, anvendes primært til at kvalificere teknisk/proceduremæssigt materiale, som medlemsstaterne og branchen skal anvende ved gennemførelsen af grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser. I denne forbindelse beskriver en AMC en metode til overholdelse af reglen. Eftersom det relaterede materiale, som agenturet udsender, ikke er lovgivningsmateriale, kan det ikke indføre forpligtelser for de regulerede personer, og de kan beslutte at påvise opfyldelse af de gældende krav på anden måde. Det var imidlertid lovgiverens hensigt, at dette materiale skulle skabe retssikkerhed for ansøgere og bidrage til en ensartet gennemførelse, hvorfor den har indført en formodning om overholdelse af reglen. AMC forpligter de kompetente myndigheder, således at regulerede personer, som overholder det, betragtes, som om de overholder lovgivningen. Der gives imidlertid en vis fleksibilitet, idet aktørerne kan foreslå en alternativ måde for overensstemmelse over for deres kompetente myndighed og, hvis de kan påvise, at et tilsvarende sikkerhedsniveau kan garanteres, kan disse alternative måder for overensstemmelse godkendes og gennemføres.
38. Forslaget i CRD havde til formål at sikre, at de kompetente myndigheder behandler sådanne alternativer på en ensartet måde, samt at sikre fuld gennemsigtighed, hvilket mangler i det nuværende system. Retsgrundlaget for mekanismen for alternative måder for overensstemmelse og de kompetente myndigheders forpligtelser findes bl.a. i grundforordningens artikel 5, stk. 5, artikel 7, stk. 6, og artikel 8, stk. 5, hvor det fastlægges, at der skal vedtages gennemførelsesbestemmelser om udstedelse, vedligeholdelse og ændring af beviser og godkendelser. Eftersom alternative måder for overensstemmelse primært anvendes af ansøgere til at påvise overensstemmelse med gennemførelsesbestemmelserne, fandt agenturet det nødvendigt at udarbejde en proces for både ansøgere og myndigheder til håndtering af disse alternative måder for overensstemmelse. Med hensyn til agenturets rolle og forpligtelser er retsgrundlaget herfor de beføjelser, agenturet har fået tildelt til overvågning af de kompetente myndigheders gennemførelse af reglerne og standardisering af deres resultater (se grundforordningens artikel 10 og 24).

<sup>23</sup> Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart (EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23).

<sup>24</sup> Artikel 2 i Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart, som udveksles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EØS-relevant tekst) (EUT L 294 af 13.11.2007, s. 3).

<sup>25</sup> Artikel 15, stk. 4, i grundforordningen.

39. Med henblik på standardisering og harmonisering forpligtes den kompetente myndighed til at underrette agenturet om sådanne alternative måder for overensstemmelse, som den har godkendt eller anvender, samt at stille de alternative måder for overensstemmelse, som den kompetente myndighed selv bruger til at sikre overholdelse af de gældende regler, til rådighed for alle organisationer og personer, som den fører tilsyn med. Dette giver de kompetente myndigheder en ny opgave, som imidlertid kan udføres med de eksisterende mekanismer og procedurer, hvorfor der kun forventes en begrænset ekstra byrde.

Ud fra NPA-bemærkningerne og CRD-reaktionerne var det klart, at størstedelen af aktørerne ønsker, at agenturet i forvejen systematisk kontrollerer alle alternative måder for overensstemmelse, før de godkendes og/eller gennemføres af den kompetente myndighed. Det primære argument er lige vilkår og fjernelse af usikkerheden omkring, at alternative måder for overensstemmelse, som den kompetente myndighed godkender uden agenturets medvirken, efterfølgende kan bestrides, f.eks. i forbindelse med en standardinspektion. Grundforordningen giver ikke agenturet beføjelse til en sådan forudgående godkendelse, da den overlader gennemførelsen af bestemmelserne til medlemsstaterne. Derfor kan disse bekymringer ikke imødekommes i det nuværende retlige system. For at tage højde for aktørernes bekymringer fastlægges der imidlertid en afhjælpende foranstaltning, idet der nu indføres et udtrykkeligt krav om, at den kompetente myndighed skal etablere et system til konsekvent vurdering og kontrol af alle alternative måder for overensstemmelse. I denne forbindelse er det vigtigt at bemærke, at anvendelsen af måder for overensstemmelse, som er godkendt af en kompetent myndighed, er begrænset til organisationer, som den pågældende myndighed fører tilsyn med. Dette betyder, at andre organisationer, som er villige til at bruge samme alternative måder for overensstemmelse, skal bringe dem op over for deres kompetente myndighed igen.

40. Endelig forenkles agenturet som svar på CRD-reaktionerne definitionerne ved at slette "supplerende måder for overensstemmelse" og udvide definitionen af "alternative måder for overensstemmelse" til at omfatte måder, der udgør et alternativ til en eksisterende AMC, og nye måder til at påvise overensstemmelse med grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser, hvor agenturet ikke har vedtaget nogen tilsvarende AMC.

## **Del-AR, subpart GEN, afsnit II – Styling**

41. Reglerne i afsnit II kræver, at de kompetente myndigheder skal etablere og vedligeholde et styringssystem for at opfylde deres forpligtelser og varetage deres ansvar som fastlagt i del-AR. Hovedelementerne i et sådant styringssystem følger de typiske styringssystemkrav gældende for organisationer:

- dokumenterede politikker og procedurer
- tilstrækkeligt og behørigt kvalificeret personale, herunder forpligtelsen til at planlægge personalets disponibilitet
- udpegelse af ledende medarbejdere til de forskellige aktivitetsområder
- tilstrækkelige faciliteter og lokaler
- en funktion til overvågning af styringssystemets overensstemmelse, herunder udpegelse af en person eller en gruppe personer med ansvar for kontrollen af overensstemmelse
- behovet for at sikre, at certificerings- og tilsynsopgaver, som udføres på vegne af den kompetente myndighed, opfylder de gældende krav
- et system til identifikation af ændringer, som berører styringssystemet, og til indførelse af foranstaltninger for at sikre, at det forbliver effektivt
- et system til registrering for at sikre, at de udførte aktiviteter kan spores.

42. Disse styringssystemkrav suppleres af et specifikt krav om etablering af procedurer til effektiv udveksling af oplysninger og bistand fra andre myndigheder, som uddyber kravene i grundforordningens artikel 15, stk. 1. De fælles krav om de kompetente myndigheders styringssystemer, som foreslås i afsnit II, er direkte relateret til ICAO's kritiske dele vedrørende sikkerhedstilsynssystemer CE-4 "Det tekniske personales kvalifikationer og træning" og CE-5 "Teknisk vejledning, redskaber og afgivelse af sikkerhedskritiske oplysninger". Disse krav understøtter gennemførelsen af SSP'er og bidrager til at skabe et effektivt tilsynssystem til at fremme og tilskynde regulerede organisationer til at gennemføre styringssystemer i overensstemmelse med del-OR.
43. For at støtte standardiseringsprocessen og fremme processens overgang til løbende overvågning<sup>26</sup>, indeholder afsnit II også et krav om, at de kompetente myndigheder giver agenturet den relevante dokumentation vedrørende deres styringssystemer og ændringer dertil.
44. Med hensyn til anvendelsen af kvalificerede organer (AR.GEN.205) anfægtede nogle medlemsstater specifikke bestemmelser i del-AR, idet de gjorde gældende, at dette var dækket af grundforordningens artikel 13 og bilag V. Agenturet mener derimod, at det i grundforordningen ikke fastlægges, hvordan disse forpligtelser vil blive sikret, hvorfor det bibeholder bestemmelserne, i en ændret version: Bestemmelsen omhandler nu den kompetente myndigheds tildeling af certificerings- og tilsynsopgaver til juridiske eller fysiske personer og fokuserer på de kriterier, der skal opfyldes. Sådanne specifikke regler har til formål at sikre, at certificerings- og tilsynsopgaver, der udføres på vegne af den kompetente myndighed, opfylder de gældende krav, i lighed med hvad der kræves af organisationer, når de udliciterer aktiviteter inden for deres godkendelse. Denne nye gennemførelsesbestemmelse er af direkte relevans for at sikre et højt sikkerhedsniveau i den kompetente myndigheds certificerings- og tilsynsaktiviteter samt ensartet gennemførelse af de relevante bestemmelser i grundforordningen.
45. Bestemmelserne i afsnit II er baseret på eksisterende krav, som f.eks. de i sektion B i forordning (EF) nr. 2042/2003 indeholdte, med hensyn til de kompetente myndigheders organisation, kvalifikationer og uddannelse, procedurer, faciliteter, opbevarelse af dokumentation osv., men de kræver nogle nye opgaver for de kompetente myndigheder:
- fremsendelse af procedurer og ændringer hertil til agenturet, underretning af agenturet om ændringer, som berører styringssystemet (AR.GEN.200, litra d), og AR.GEN.210, litra c))
  - definition og gennemførelse af procedurer for deltagelse i gensidig udveksling af oplysninger og bistand med andre kompetente myndigheder (AR.GEN.200, litra c))
  - indførelse af et system for overvågning af overensstemmelse (AR.GEN.200, litra a), nr. 4) og 5)), herunder indførelse af et system til indledende og løbende vurdering af juridiske eller fysiske personer, som udfører certificerings- eller tilsynsopgaver på vegne af den kompetente myndighed (AR.GEN.205).

Hvor det for opgave a. og b. kan antages, at myndighederne kan bruge de eksisterende ressourcer og kommunikationskanaler, anerkendes det, at gennemførelsesopgave c. kan kræve ekstra ressourcer. Medlemsstaternes ansvar for at stille de nødvendige tilsynskompetencer og -ressourcer til rådighed for de kompetente myndigheders udførelse af deres opgaver i overensstemmelse med de gældende krav er klart fastlagt i rammeforordningens artikel 4, stk. 4. Dette udgør retsgrundlaget for at sikre, at alle de ekstra opgaver kan finansieres. I den forbindelse er det værd at bemærke, at et effektivt

---

<sup>26</sup> Strategien for løbende overvågning ("Continuous Monitoring Approach" (CMA)) indebærer, at der skal etableres et system til løbende overvågning af medlemsstaterne ved hjælp af en harmoniseret og konsekvent fremgangsmåde. Overvågningen af medlemsstaternes sikkerhedstilsynskompetencer vil tage udgangspunkt i følgende fire hovedtrin: (1) indsamling og validering af sikkerhedsdata, (2) analyse og måling af sikkerhedstilsynskompetencerne, (3) identifikation af mangler og vurdering af de relaterede risici, (4) udarbejdelse og gennemførelse af strategier for risikoreduktion.

styringssystem, herunder effektiv overvågning af overensstemmelsen, kan yde et værdifuldt bidrag til at skabe omkostningseffektive certificerings- og tilsynsprocesser.

46. Desuden indeholder bestemmelserne i afsnit II nu følgende forpligtelser:
- a. De kompetente myndigheder skal føre en liste over alle udstedte organisationsbeviser, FSTD-kvalifikationsbeviser og personcertifikater, -ratings og -beviser (AR.GEN.220, litra b)).
  - b. De kompetente myndigheder skal føre fortegnelser over vurderingen af alternative måder for overensstemmelse forslået af organisationer, der er underlagt certificering, og vurderingen af alternative måder for overensstemmelse, som den kompetente myndighed selv anvender.
  - c. Der skal gennemføres et system til planlægning af personalets disponibilitet. (AR.GEN.200, litra a), nr. 2)).

Selv om de gældende regler ikke omfatter sådanne udtrykkelige krav, må det formodes, at de kompetente myndigheder har de nødvendige systemer til opfyldelse af disse nye krav som en del af deres administration af beviser og godkendelser og deres personalestyring.

### **Del-AR, subpart GEN, afsnit III – Tilsyn, certificering og håndhævelse**

47. Dette afsnit i del-AR, subpart GEN, indeholder de oplysninger, der er nødvendige for den kompetente myndighed med hensyn til dens samspil med regulerede organisationer og personer. Det beskriver generelle tilsynsprincipper, elementerne af tilsynsprogrammet og de specifikke foranstaltninger, roller og ansvarsområder, som de kompetente myndigheder har i forbindelse med certificerings-, løbende tilsyns- og håndhævelsesprocesser. Den er baseret på procedurer, som allerede indgår i eksisterende forordninger. Tilsynsreglerne tager højde for kravene på højt niveau i grundforordningen om at sikre, at tilsyn ikke begrænses til organisationer og personer, der er certificeret af den kompetente myndighed.

De relevante bestemmelser stammer fra JAA JIP'er til JAR-OPS og JAR-FCL samt eksisterende sektion B-krav i forordning (EF) nr. 1702/2003 og 2042/2003. De relevante artikler i grundforordningen for OPS er: artikel 8, stk. 5, for FCL: artikel 7, stk. 6, for fælles tilsyn: artikel 10, 11 og 15. Som reaktion på feedback fra aktørerne vil mere specifikke instrukser om indledende certificering og tilsyn, der specifikt omhandler processer, personalets kvalifikationer og tilstrækkeligt personale, gyldigheden af certifikater og ratings for flyveinstruktører osv., nu indgå sammen med AMC'erne og GM.

48. Forslaget i NPA'en omfattede elementer, der stammede fra COra-henstillingerne om udstedelse af ét organisationsbevis til organisationer med godkendelser i henhold til mere end én del. Analysen af NPA-bemærkningerne viste klart, at idéen om "ét bevis" ikke støttes: Branchen udtrykker bekymringer over, at ICAO ikke kræver en "generel" organisationsgodkendelse ud over AOC, hvilket betyder, at beviset ville skabe et særligt europæisk bevis uden international anerkendelse. De kompetente myndigheder bemærkede, at betingelserne for udstedelse af ét bevis og forbindelsen mellem det særskilte organisationsbevis og de områdespecifikke beviser (AOC, ATO, AeMC) ikke var blevet klart etableret. De gjorde desuden gældende, at et sådant organisationsbevis ville skabe en meget større arbejdsbyrde for myndighederne, hvilket ikke var berettiget ud fra sikkerhedshensyn. Eftersom hovedformålene med idéen om ét organisationsbevis kan opfyldes uden at kræve, at der udstedes ét bevis, indvilligede agenturet i ikke at gå videre med denne idé. Faktisk er det meget mere relevant med hensyn til effektivt tilsyn at rationalisere tilsynsprogrammet for organisationer med godkendelser i henhold til mere end én del, i stedet for at udstede et særskilt organisationsbevis. Godskrivning af auditpunkter for organisationer, der er certificeret i henhold til mere end én del, er tilladt, som beskrevet i AMC'erne til AR.GEN.305.

49. NPA indeholdt også et forslag om fælles tilsyn<sup>27</sup> med henblik på at skabe grundlag for at sikre det mest effektive tilsyn med de aktiviteter, der ikke geografisk er begrænset til den medlemsstat, hvor beviset blev udstedt. Hovedformålet med bestemmelserne om fælles tilsyn er at skabe en europæisk dimension for tilsynet ved at tilskynde til den bedst mulige udnyttelse af tilsynsressourcerne lokalt, samtidig med at det sikres, at alle personer, organisationer eller luftfartøjer underkastes et regelmæssigt tilsyn. Dette ville imødekomme nogle af de specifikke henstillinger fra konferencen mellem de øverste ansvarlige for de civile luftfartsmyndigheder om en global strategi for sikkerhedstilsyn (afholdt i ICAO i 1997), hvor behovet for koordinering og harmonisering af principperne og procedurerne for vurdering af sikkerhedstilsynet på globalt plan blev fremhævet, og fordelene ved at anlægge et regionalt fokus blev anerkendt. Der blev generelt fremsat bemærkninger til agenturets forslag. Hovedparten af bemærkningerne fra de kompetente myndigheder, hvor de udtrykte bekymring over, om tilsynsansvaret muligvis ville blive udvisket, samt om de praktiske aspekter ved samarbejde mellem myndigheder, hvor forskellige retssystemer eller sprogbarrierer ville udgøre potentielle hindringer. Branchen påpegede primært den ekstra byrde og den mulige overlapning af tilsyn med organisationer, der opererer i flere medlemsstater.
50. I overensstemmelse med henstillingerne fra AR/OR-undersøgelingsgruppen og efter et særmøde med repræsentanter fra de nationale myndigheders rådgivende gruppe (AGNA) blev de relevante bestemmelser i AR.GEN., afsnit III, tilpasset for at tage højde for aktørernes primære bekymringer. Der anvendes en risikobaseret fremgangsmåde, som primært tager højde for de sikkerhedsprioriteter, der blev identificeret i medlemsstatens sikkerhedsplan, som der henvises til i rammeforordningens artikel 3, til at fastlægge omfanget af tilsyn for aktiviteter, der udføres på medlemsstatens område af personer eller organisationer, som ikke er certificeret af den kompetente myndighed. Den kompetente myndighed, som udstedte beviset, har fortsat hovedansvaret. Forslaget suppleres af bestemmelser om samarbejde på frivillig basis i form af aftaler mellem myndighederne, således at en del af tilsynet kan udføres af den myndighed, på hvis område aktiviteten finder sted, hvilket øger synligheden af disse aktiviteter. Dette bør tilskynde de kompetente myndigheder til at udnytte myndighedernes ressourcer bedst muligt lokalt. Gennemførelsesbestemmelserne om resultater og håndhævelse (AR.GEN.350 og AR.GEN.355) blev ændret i overensstemmelse dermed. AR.GEN.350 blev desuden ændret for at gøre den konsekvent med AR.CC med hensyn til forfalskning og svindel. Et nyt punkt AR.GEN.300, litra f), tilføjes for at medtage den bestemmelse, som tidligere var defineret i AR.GEN.425, litra a), idet sidstnævnte bliver overført til forordningen om flyveoperationer.
51. Agenturet ændrede sit forslag om fælles tilsyn for at imødekomme medlemsstaternes bekymringer, men det fastholder, at det er vigtigt at udvide tilsynet til at omfatte alle aktiviteter på en medlemsstats område og styrket samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder for at kunne klare udfordringerne på fællesmarkedet. Et større antal piloter og operatører, men også flyveeksaminatorer og flyvelæger, kan udøve deres rettigheder i en anden EU-medlemsstat end den, der har det primære ansvar for tilsynet. Derfor foreslår agenturet, at gennemførelsen af bestemmelserne om fælles tilsyn og tilsynssystemets funktion fremover vurderes, ikke kun for at finde mulige smuthuller i tilsynet så tidligt som muligt, men også for at afdække behovet for mere specifikke bestemmelser med henblik på at styrke tilsynskompetencerne på europæisk plan, både med hensyn til sikkerhed og effektiv udnyttelse af ressourcerne.
52. Et andet vigtigt element, der foreslås med NPA, er at overgå til risikobaseret og resultatstyret tilsyn, hvilket også stammer fra COA-initiativet. Efter en vurdering af NPA-bemærkningerne blev tilsynsintervallet på 24 måneder, som oprindeligt blev defineret i en gennemførelsesbestemmelse, flyttet til AMC til AR.GEN.305 for CRD med henblik på at skabe fleksibilitet. Denne ændring på AMC-niveau udløste reaktioner fra aktørerne, som

---

<sup>27</sup> Begrebet "kollektivt tilsyn", som blev brugt i den forklarende note til NPA 2008-22, er nu blevet erstattet med "fælles tilsyn", hvilket bedre afspejler hensigten med de relevante bestemmelser.

udtrykte alvorlig bekymring over gennemførelsen af et rent risikobaseret system på dette tidspunkt: De gjorde gældende, at et sådant system ikke bør indføres, før de regulerede organisationer har opnået en tilstrækkelig modenhed i deres sikkerhedsstyringssystemer, og de kompetente myndigheder har opnået synlighed i deres sikkerhedsresultater, ved hjælp af indsamling og analyse af relevante data. Nogle aktører bemærkede også, at den opnåede fleksibilitet i nogle medlemsstater kunne blive brugt til at retfærdiggøre yderligere nedskæringer i de kompetente myndigheders ressourcer. For at imødekomme disse bekymringer indvilligede agenturet i at genindføre intervallet på 24 måneder i en gennemførelsesbestemmelse og foreslår nu en række kriterier for forlængelse eller reduktion af dette standardtilsynsinterval. Disse bestemmelser finder anvendelse på organisationer, der er certificeret af den kompetente myndighed, samt på indehavere af FSTD-kvalifikationsbeviser.

53. AR.GEN.300 og AR.GEN.305 indeholder generelle krav til tilsynet med personer gennem inspektioner. Nogle aktørorganisationer og nonprofitorganisationer reagerede på disse bestemmelser og anfægtede behovet for uanmeldte inspektioner og gjorde gældende, at bestemmelserne ville udløse yderligere omkostninger, som ville blive pålagt certifikatindehaverne. En AMC vil blive udarbejdet for at præcisere, at tilsyn med personer med et certifikat, et bevis eller en rating normalt bør sikres som led i tilsynet med organisationer, hvis disse personer udøver deres rettigheder. Endvidere bør den kompetente myndighed verificere opfyldelsen af de gældende krav, når den påtegner eller forlænger ratings. Desuden bør den kompetente myndighed for at opfylde sine tilsynsforpligtelser gennemføre et vist antal uanmeldte verifikationer. AMC'en vil afspejle bestemmelserne i ICAO's dokument 9379, som er en håndbog over procedurer for etablering og forvaltning af en stats personalecertificeringssystem.
54. Bestemmelserne om "indirekte godkendelse" af visse typer organisationsændringer, der blev foreslået med NPA'en, blev gennemgået. Spørgsmålet indgår nu i AR.GEN.330 "Ændringer – organisationer", og ændringer klassificeres som enten ændringer, der kræver forudgående godkendelse, eller som ikke kræver forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed. Endvidere er der udarbejdet bestemmelser for de organisationer, der ønsker at gennemføre ændringer uden forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed: Organisationen skal have en procedure, der specificerer omfanget af sådanne ændringer og beskriver, hvordan de vil blive håndteret, og fremsende denne procedure til den kompetente myndighed med henblik på godkendelse (jf. AR.GEN.310, litra c)). De ændrede bestemmelser opfylder fuldt ud hensigten med "indirekte godkendelse" eller ændringer, "som kan accepteres af myndigheden".
55. De foreslåede gennemførelsesbestemmelser om resultater og håndhævelsesforanstaltninger blev ændret for at tage højde for den beskrivelse af resultater, som tidligere indgik i del-OR, samt for at sikre overensstemmelse med ændringerne i AR.GEN.300 og AR.GEN.305 vedrørende fælles tilsyn. Endvidere blev alle henvisninger til sanktioner slettet, da disse er underlagt de gældende nationale regler om gennemførelse af grundforordningens artikel 68. Endelig blev gennemførelsesperioden for afhjælpende foranstaltninger omdefinert for at sikre overensstemmelse med de eksisterende krav i reglerne om vedvarende luftdygtighed.
56. I betragtning af at en stor del af de gennemførelsesforanstaltninger, der blev foreslået med AR.GEN, afsnit III, er baseret på eksisterende krav, og under hensyntagen til medlemsstaternes forpligtelser i henhold til ICAO til at gennemføre effektive tilsynssystemer som led i deres statslige sikkerhedsprogram, er de opgaver, som virkelig er nye, eller som ikke er en del af dem, der hidrører fra forpligtelserne i henhold til Chicago-konventionen, begrænset til forpligtelser til:
  - a. at underrette personer og organisationer, som er underlagt en tilsynsaftale mellem kompetente myndigheder (AR.GEN.300, litra e)),
  - b. at godkende organisationens procedure relateret til ændringer, der ikke kræver forudgående godkendelse (AR.GEN.310, litra c)),

- c. at underrette den kompetente myndighed, som udstedte beviset, i tilfælde af at det konstateres, at en organisation, som er certificeret af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller agenturet, ikke opfylder de gældende krav, samt at angive resultatniveauet (AR.GEN.350, litra e), og
- d. at underrette den kompetente myndighed, som udstedte certifikatet, beviset eller ratingen, i tilfælde af at det konstateres, at en person, som er certificeret af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat, ikke opfylder de gældende krav (AR.GEN.355, litra e)).

Det kan antages, at myndigheder kan anvende eksisterende ressourcer, tilsyns- og bevisudstedelsesprocesser samt kommunikationskanaler til at udføre disse ekstraopgaver.



**Del-AR, subpart FCL**

57. Subpart AR.FCL definerer specifikke krav til myndigheder vedrørende certificering af flyvebesætningsmedlemmer. Den indeholder tre afsnit:

- Afsnit I Generelt
- Afsnit II Certifikater, ratings og beviser
- Afsnit III Teoriprøver.

*Afsnit I* i denne subpart fastlægger de generelle krav og indeholder bestemmelser om de fortegnelser vedrørende certificeringen, som den kompetente myndighed skal føre.

*Afsnit II* fastlægger supplerende bestemmelser om certifikater, ratings og beviser. Det indeholder kravene til procedurerne for udstedelse, fornyelse og forlængelse af et certifikat, overvågning af eksaminatorer, specifikke oplysninger til eksaminatorer, certifikaters gyldighedsperiode, proceduren for fornyelse af et certifikat og bestemmelser om begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af et certifikat, en rating eller et bevis.

*Afsnit III* indeholder bestemmelser om teoriprøveprocedurer.

58. AR.FCL er primært baseret på de eksisterende krav til myndigheder med hensyn til træningsorganisationer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer i JAR-FCL. Baseret på de modtagne bemærkninger og yderligere drøftelser med medlemsstaterne var den vigtigste ændring i systemet for overvågning af eksaminatorer.

59. Der blev kun foretaget få væsentlige ændringer i denne subpart. Kravet til procedurerne for udstedelse og fornyelse af et certifikat (AR.FCL.200) blev ændret for at tage højde for eksaminatorers påtegning af et certifikat. Dette afspejler bedre de ændringer, der allerede indgik i del-FCL, og vil give de kompetente myndigheder mulighed for specifikt at bemyndige visse eksaminatorer til denne opgave.

Hovedparten af bemærkningerne og reaktionerne fokuserede på AR.FCL.205 (i afsnit II) om overvågning af eksaminatorer. I CRD indførte agenturet en liste over eksaminatorer, der skal udarbejdes af myndighederne for at bistå dem med tilsynet. Under hensyntagen til de modtagne reaktioner og drøftelserne med medlemsstaterne tilføjede agenturet en forpligtelse for myndighederne til også at inddrage eksaminatorer, som er certificeret af en anden medlemsstat, men som udøver deres rettigheder på deres område. Desuden indførte agenturet en bestemmelse (allerede fastlagt i JAR-FCL), som kræver, at myndighederne skal udarbejde procedurer for udpegelse af eksaminatorer til visse praktiske prøver.

60. Det skal understreges, at opgaven med udarbejdelse og offentliggørelse af en liste over eksaminatorer samt behovet for at tilrettelægge briefings for eksaminatorer, der er certificeret i andre medlemsstater, og de administrative opgaver, der er forbundet hermed, vil påføre de kompetente myndigheder flere opgaver.

Bestemmelsen om, at eksaminatorer skal gives sikkerhedskriterier, der skal opfyldes i praktiske prøver og duelighedsprøver, blev omformuleret for at præcisere, at den også gælder for eksaminatorer, der er certificeret i andre medlemsstater. En fremtidig regelfastsættelsesopgave vil tage dette spørgsmål op igen, idet visse elementer af disse sikkerhedskriterier vil indgå i eksaminatorhåndbogen som et resultat af denne regelfastsættelsesopgave.

61. Det primære spørgsmål, der blev rejst om kravene i afsnit III, handlede om behovet for en fælles European Central Question Bank, herunder tabellen med fordeling af spørgsmålene og varigheden af prøven for visse emner. AR.FCL.300 blev ændret en smule for at rette nogle redaktionelle fejl og for at præcisere spørgsmålene vedrørende European Central Question Bank.

62. Baseret på de modtagne reaktioner blev standardcertifikatformatet, EASA-blanket 141, nu i tillæg I til del-AR, også gennemgået, og der blev foretaget flere ændringer i forhold til certifikatformatet i JAR-FCL i høringsfasen. De vigtigste ændringer omfatter:

- ensartet format i forhold til andre europæiske certifikater
- tilføjelse af niveau og gyldighedsdato for sprogpåtegningen
- mere plads til fornyelse af sprogpåtegninger
- plads til specifikke bemærkninger på LAPL-certifikatet (ikke i overensstemmelse med ICAO)
- tilføjelse af kolonne til datoen for instrumentratingprøven
- tilføjelse af række IVa til fødselsdato (i overensstemmelse med ICAO, artikel 5.1.1.2).

Der vil senere blive iværksat en regelfastsættelsesopgave for at udarbejde en liste over standardiserede forkortelser (f.eks. ratings, luftfartøjskategorier) og mulige kombinationer. Listen bør bruges til punkterne i certifikatet og som vejledning for kompetente myndigheder og eksaminatorer i, hvordan de skal udstede/forny/forlænge ratings i certifikatet.

**Del-AR, subpart CC**

63. Denne subpart supplerer kravene i subpart GEN med hensyn til kabinepersonalecertifikater og deres indehavere. Den uddyber visse krav for at tage højde for de særlige karakteristika ved kabinepersonalecertifikater i overensstemmelse med artikel 8, stk. 4, og artikel 8, stk. 5, litra e), i grundforordningen. Den indeholder:
- Afsnit I Kabinepersonalecertifikater
  - Afsnit II Organisationer, der udbyder kabinepersonaletræning eller udsteder kabinepersonalecertifikater.
64. *Afsnit I* fokuserer på de aspekter, der er direkte forbundet med selve kabinepersonalecertificeringen, som f.eks. de to muligheder, som medlemsstaterne har for udstedelse, det EASA-standardformat, der skal bruges, og de situationer, hvor det kan være nødvendigt, at den kompetente myndighed træffer foranstaltninger i sine håndhævelsesopgaver for personer.
- Afsnit II* omhandler organisationer, som kan være godkendt af den kompetente myndighed, i henhold til visse generelle betingelser, til at udbyde kabinepersonaletræning og/eller udstede kabinepersonalecertifikater. Det skal bemærkes, at grundforordningen i modsætning til træningsorganisationer for flyvebesætning ikke indeholder et klart retsgrundlag for agenturets udarbejdelse af kriterier for træningsorganisationer for kabinepersonale. Det er derfor, at de relevante nationale krav finder anvendelse, indtil sådanne kriterier kan udarbejdes på EU-plan.
65. Kabinepersonalecertificeringen er forskellig fra certificeringen af sikkerhedstræning, som kræves i EU-OPS. Som i EU-OPS skal alle kabinebesætningsmedlemmer, som deltager i erhvervsmæssige lufttransportoperationer, have et certifikat. I modsætning til certificeringen i EU-OPS skal det imidlertid vedligeholdes, og der er betingelser, hvor det kan kræves ændret, begrænset, suspenderet eller tilbagekaldt. Kravene til indehaverne er fastlagt i en særskilt del-CC.
66. ICAO's bilag 1 og bilag 6 kræver ikke, at kabinebesætningsmedlemmer har et certifikat eller bevis. En del ICAO-medlemsstater har imidlertid udviklet et sådant system. F.eks. har adskillige EU-medlemsstater nationale bevisudstedelses- eller certificeringskrav for kabinebesætningsmedlemmer, som supplerer minimumskravene i EU-OPS. FAA udsteder et bevis ("Certificate of Demonstrated Proficiency") til amerikansk kabinepersonale, der deltager i erhvervsmæssige lufttransportoperationer, og de sydafrikanske luftfartsmyndigheder (SACAA) kræver og udsteder kabinepersonalecertifikater.
67. De primære spørgsmål, der blev rejst i de modtagne reaktioner på CRD, og agenturets svar er følgende:
- *Kravet om udstedelse af et kabinepersonalecertifikat i det nye EASA-format:* Den oprindeligt foreslåede overgangsperiode på 18 måneder forlænges til 60 måneder på linje med JAR-pilotcertifikater udstedt af en medlemsstat før den 8. april 2012 (jf. udtalelsen "Gennemførelsesbestemmelser vedrørende kvalifikationer for kabinebesætning, der medvirker i erhvervsmæssige operationer" – rammeforordningens artikel 9b).
  - *Godkendelse af organisationer til udstedelse af kabinepersonalecertifikater på vegne af den kompetente myndighed:* Opgaven med at udstede kabinepersonalecertifikater kan, hvis en medlemsstat beslutter det, udføres af en organisation i medfør af en godkendelse, som giver den ret til at udstede sådanne certifikater.
  - *Kravet om gennemførelse af luftfartøjstypespecifik træning, før kabinepersonalecertifikatet kan udstedes:* Dette krav er blevet slettet. Del-CC

indeholder imidlertid fortsat en gyldig luftfartøjstypekvalifikation som betingelse for indehaverens anvendelse af certifikatet.

- *Manglen på fælles kriterier eller standarder på EU-plan for godkendelse af træningsorganisationer for kabinepersonale, for instruktørers og eksaminatorers kvalifikationer og for træningsanordninger:* Agenturet foreslår, at disse gøres til genstand for en regelfastsættelsesopgave, når der er opnået en fælles forståelse og aftale om retsgrundlaget med lovgiveren.

## Del-AR, subpart ATO

68. Subpart AR.ATO definerer de specifikke myndighedskrav relateret til godkendte træningsorganisationer for certificering af flyvebesætningsmedlemmer. Den indeholder ét afsnit:

- Afsnit I Generelt

Subpart AR.ATO fastlægger krav, som supplerer de generelle krav, f.eks. vedrørende tilsynsprogrammet for ATO'er og systemet til registrering af ATO-relaterede data. AR.ATO er primært baseret på de eksisterende krav til myndigheder med hensyn til træningsorganisationer og certificering af flyvebesætning i JAR-FCL. Som svar på reaktioner fra nogle aktører vil agenturet gerne understrege, at ATO'er er operatører i den i artikel 3, litra h), i grundforordningen angivne forstand, men skal ikke have et AOC.

69. Der blev kun foretaget få væsentlige ændringer. I AR.ATO.105 var det primære spørgsmål, som aktørerne rejste i høringsfasen, at brugen af et træningsluftfartøj med kun to sæder måske ikke ville give mulighed for stikprøvekontrol af træningsflyvninger. Dette blev taget til efterretning, og teksten blev omformuleret for at præcisere dette spørgsmål.

Bestemmelserne i AR.ATO.120 om registrering blev ændret for at præcisere terminologien vedrørende anvendelsen af FSTD'er. Det bør bemærkes, at agenturet for FSTD'er besluttede at iværksætte en ny regelfastsættelsesopgave for at sikre overensstemmelse mellem alle gennemførelsesbestemmelserne, CS'erne og AMC'erne og den tredje udgave af ICAO's dokument 9625.

I CRD'et oplyste agenturet aktørerne om, at EASA's standardbevis for organisationers godkendelse ikke vil blive bevaret, og at et separat ATO-godkendelsesbevis derfor vil blive udarbejdet. Grundlaget for dette bevis var JAA-blanket 153, FTO/TRTO-godkendelsesbevis og EASA.147-godkendelsesbevis med tilhørende godkendelsesplan, som nu kaldes "træningskursusgodkendelse".

Som svar på bemærkninger vedrørende træningskursusgodkendelsesplanen blev godkendelsen for ATO'er til anvendelse af FSTD'er (tidligere "brugergodkendelse") indarbejdet i den kursusgodkendelsesblanket, der er vedhæftet ATO-beviset. Denne kursusgodkendelse kræver, at træningskurset og de relevante FSTD'er angives.

**Del-AR, subpart FSTD**

70. Subpart AR.FSTD fastlægger de specifikke myndighedskrav vedrørende kvalifikationer for FSTD'er. Den indeholder ét afsnit:

- Afsnit I Generelt

AR.FSTD beskriver den kompetente myndigheds primære opgaver i forbindelse med kvalifikationer for og overvågningen af brugen af FSTD'er. Den beskriver den vurderingsproces, der ligger til grund for udstedelsen af et FSTD-kvalifikationsbevis, herunder den indledende og periodiske evalueringsprocedure, sammensætningen af evalueringsholdet, vurderingen af FSTD-operatørens system for overvågning af overensstemmelsen og udstedelsen af et kvalifikationsbevis. Dette afsnit omhandler også de procedurer, der skal følges i forbindelse med ændringer i den kvalificerede FSTD, eller hvis operatøren ikke kan opretholde den krævede standard for kvalifikationen.

AR.FSTD er baseret på JAR-FSTD A og H og JIP'erne for JAR-STD (i JAA's administrations- og vejledningmateriale, afsnit 6, Syntetiske træningsanordninger (STD), del 2: Procedurer). Der er ikke nogen væsentlige forskelle eller nye opgaver for de kompetente myndigheder i forhold til de tidligere bestemmelser.

Der er tilføjet en tabel i kvalifikationsbeviset til flyvesimulatortræningsanordninger med angivelse af trænings-, test- og kontroløplysninger, som gør kvalifikationsbevisindehaveren i stand til at give en bruger af anordningen oplysninger, som er godkendt af den kvalificerende kompetente myndighed.

**Del-AR, subpart AeMC og MED**

71. AR.MED og AR.AeMC definerer de specifikke krav vedrørende flyvemedicinske beviser, som supplerer de generelle krav i del-AR, subpart GEN. AR.AeMC og AR.MED indeholder sammen med OR.AeMC retsgrundlaget for certificeringen af AeMC'er og flyvelæger (AME'er), meddelelser til alment praktiserende læger (GMP'er) og helbredsgodkendelse af piloter.

AR.AeMC indeholder kun ét afsnit – "Generelt".

AR.MED indeholder tre afsnit:

- Afsnit I Generelt
- Afsnit II Flyvelæger
- Afsnit III Helbredsgodkendelse

Subpart AR.AeMC afsluttes med standardformatet for godkendelsesplanen for flyvemedicinske centre. AR.MED indfører også AeMC-beviset og EASA's standardhelbredsgodkendelse for piloter.

72. Der blev ikke rejst nogen væsentlige spørgsmål om AeMC'er. Det største problem i subpart MED var afsnit AR.MED.150 "Registrering": De kompetente myndigheder i langt størstedelen af medlemsstaterne har helbredsdokumenterne for alle piloter, som har fået udstedt deres certifikat af den pågældende myndighed (den certifikatudstedende myndighed). Det europæiske direktiv om beskyttelse af personoplysninger er gennemført meget forskelligt i medlemsstaterne, og frigivelsen af dokumenter vil derfor blive håndteret forskelligt rundt om i Europa. Derfor er de reaktioner, der kræver frigivelse af dokumenter til forskningsinstitutter uden anonymisering af piloten, til ledelsen for den kompetente myndighed, til efterforskningsorganer (havari, sikkerhed, politi) og "i eventuelle andre tilfælde, hvor det kræves i den nationale lovgivning", ikke blevet føjet til gennemførelsesbestemmelserne, men vil indgå i en AMC. Dette giver medlemsstaterne tilstrækkelig fleksibilitet til at anvende de nationale databeskyttelseslovgivninger. Afsnittet er imidlertid blevet ændret, og reaktionerne vedrørende frigivelse af helbredsdokumenter til en lægefaglig undersøgelse med henblik på udstedelse af en helbredsgodkendelse (til den lægefaglige undersøgelseskomité, lægefaglige specialister, som deltager i vurderingen) blev indarbejdet. Disse fortegnelser er nødvendige for at træffe en beslutning om helbredsmæssig egnethed, hvilket er den primære årsag til de kompetente myndigheders opbevaring af journalerne.
73. Én medlemsstats reaktioner på flere afsnit (AR.MED 120, 125, 150, 315 og 325) fokuserede på den kompetente myndigheds/lægefaglige eksperts deltagelse i helbredsgodkendelsesprocessen for en individuel pilot samt på, at AME'erne efter en flyvemedicinsk undersøgelse og vurdering skal sende de fulde helbredsundersøgelsesrapporter for alle piloter til den myndighed, hvor piloten har sit certifikat (den certifikatudstedende myndighed). Årsagen til disse reaktioner er, at medlemsstaten mener, at ingen journaler bør sendes til den kompetente myndighed, og at egnethed ikke bør vurderes af den lægefaglige ekspert for den kompetente myndighed, hvor piloten har sit certifikat (den certifikatudstedende myndighed), men kun af en AME eller et AeMC. Teksten blev ikke ændret, fordi dette spørgsmål blev løst i del-MED, og reglerne er nødvendige for de resterende medlemsstater.
74. Tillæg VI til del-AR indeholder formatet for piloters helbredsgodkendelse og beskrivelsen deraf. Punkt 13 i beskrivelsen og rubrik X i godkendelsesformatet blev ændret, fordi helbredsgodkendelsen ikke kan underskrives af GMP eller den lægefaglige ekspert i alle medlemsstater. Rubrikken på side 4 i godkendelsen med oplysninger til AME om datoerne for de "seneste" og "næste" test (ECG, audiogram og oftalmologi) blev fjernet på anmodning fra én medlemsstat, og pladsen blev brugt til at indsætte MED.A.020 i stedet. Medtagelsen af "MED.A.020 Forringelse af den helbredsmæssige egnethed" i

helbredsmyndigheden var et ønske fra adskillige medlemsstater. Agenturet mener, at en helbredsmyndighed har til formål at dokumentere, at piloten har fået foretaget den relevante flyvemedicinske undersøgelse og vurdering og er blevet vurderet som værende egnet til at flyve, og ikke at oplyse piloten om dennes forpligtelser i tilfælde af forringelse af den helbredsmæssige egnethed. Reaktionen blev ikke desto mindre accepteret, da det ikke er et sikkerhedsspørgsmål og synes at være vigtigt for flere medlemsstater.

75. Reaktionen, som anmodede om flytning af punkter fra AR.MED til AR.GEN og fra OR.AeMC til OR.GEN, blev ikke accepteret som følge af, at regelstrukturen igen blev vertikal. Med den nye struktur vil det faktisk være nødvendigt at flytte eller kopiere afsnit fra AR.GEN til AR.MED.

## VII. Forklarende note, del-OR

### Generelt

76. Del-OR, som foreslås i denne udtalelse, indeholder fire subparter, som yderligere er inddelt i afsnit, der indeholder både generelle krav og områdespecifikke krav for de forskellige typer organisationer:

- Del-OR, subpart GEN, generelle krav, suppleret af:
  - Del-OR, subpart ATO, specifikke krav vedrørende godkendte træningsorganisationer
  - Del-OR, subpart FSTD, specifikke krav til organisationer, der anvender FSTD'er, og til kvalifikation af FSTD'er
  - Del-OR, subpart AeMC, specifikke krav vedrørende flyvemedicinske centre.

Subpart OR.FSTD, som ikke indgik i CRD, omfatter de gennemførelsesbestemmelser, der tidligere indgik i afsnit III i subpart ATO. Denne ændring i strukturen tager højde for, at ikke alle FSTD-operatører er godkendte træningsorganisationer.

Del-OR, subpart GEN, som foreslås i denne udtalelse, omfatter to afsnit:

- Afsnit I Generelt
- Afsnit II Styringssystem.

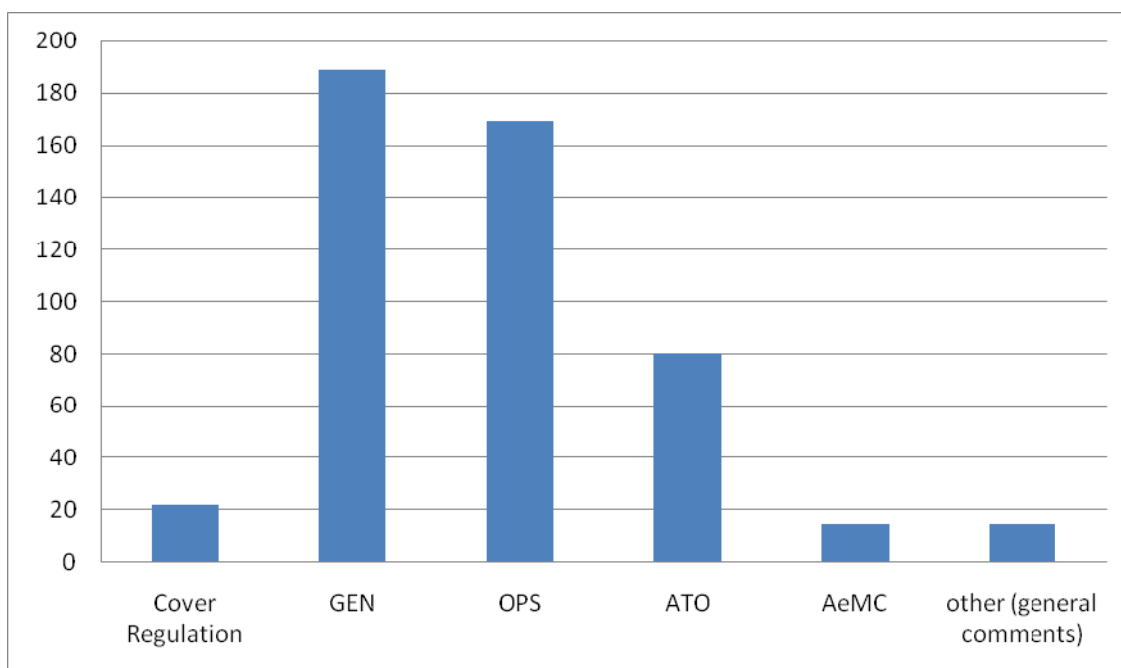
Subpart GEN i del-OR definerer krav, som generelt gælder for alle organisationer inden for området flyvebesætning og operationer. Disse er baseret på de primære COA-henstillinger og ICAO's standarder relateret til SMS. De supplerer myndighedskravene om betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af beviser og godkendelser.

77. Den tekst, der foreslås i denne udtalelse, afspejler ændringerne i agenturets første forslag (som blev offentliggjort i NPA 2008-22c) samt yderligere ændringer, der blev foretaget efter en analyse og vurdering af de reaktioner, der blev modtaget i forbindelse med CRD. NPA 2009-02c indeholdt de organisationskrav, der specifikt gjaldt for operationer (del-OR, subpart OPS). Disse vil indgå i den første udtalelse, der skal offentliggøres om flyveoperationer.

### Høring

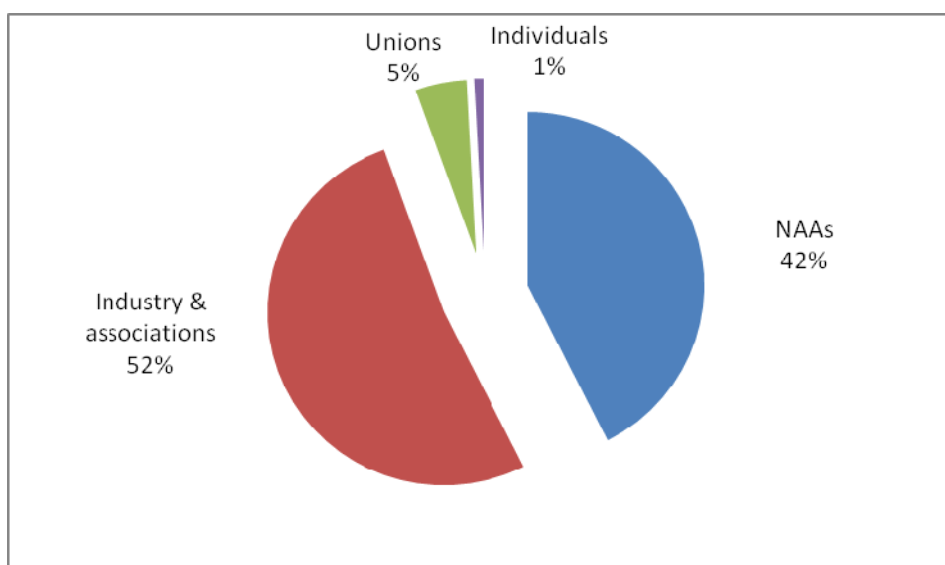
78. Punkt 23 i denne forklarende note indeholder generelle oplysninger om reaktionerne på CRD'erne til del-AR og del-OR. Nedenstående tabel angiver fordelingen af de 490 reaktioner, der blev modtaget til del-OR (CRD 2008-22c og 2009-02c), hvoraf 1/3 omhandlede AMC'erne og GM, mens 2/3 omhandlede gennemførelsesbestemmelserne.





**Diagram 3: Reaktionen på del-OR – fordeling**

79. Nedenstående diagram giver et overblik over, hvor reaktioner kommer fra. Idet der tages højde for, at reaktioner, der kommer fra branchens repræsentative foreninger, normalt sendes på vegne af deres enkelte medlemmer, kan det antages, at branchen generelt er underrepræsenteret i dette diagram.



**Diagram 4: Reaktionen på del-OR – afsendere**

De primære spørgsmål, der blev rejst i reaktionerne på CRD, er omhandlet i de efterfølgende afsnit.

## Anvendelsesområde og gyldighed

80. Del-OR, som foreslås med denne udtalelse, gælder for godkendelse og løbende tilsyn med ATO'er og AeMC'er, kvalifikation af FSTD'er og fortsat overholdelse af kravene til certificerede organisationer og indehaverne af FSTD-kvalifikationsbeviser. Subpart GEN i del-OR definerer de generelle organisationskrav for alle certificerede organisationer og indehavere af FSTD-beviser<sup>28</sup> på området certificering af flyvebesætningsmedlemmer og operationer. De supplerer bestemmelserne i del-AR om udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af beviser og godkendelser. Del-OR definerer også fælles styringssystemkrav, som omfatter overvågning af overholdelse og sikkerhedsstyring.

## Rammeforordningen – bestemmelser af relevans for del-OR

81. Rammeforordningen omfatter et forslag til overgangsbestemmelser og opt-out-muligheder for især at tage højde for de nye bestemmelser om de regulerede organisationers styringssystemer, som fastlagt i OR.GEN.200. Disse bestemmelser gennemfører ICAO's sikkerhedsstyringsprincipper, som giver dem status som nye krav, selv om de krav, der nu gælder i EASA's medlemsstater, allerede gennemfører nogle af disse bestemmelser. Navnlig har kvalitetsstyringssystemer (QMS) og kvalitetssikring (QA) allerede været anvendt i mange år af operatører underlagt EU-OPS og træningsorganisationer, der er godkendt i overensstemmelse med JAR-FCL-bestemmelser. Eksempelvis udfører luftfartsforetagender i overensstemmelse med EU-OPS 1.037 adskillige aktiviteter, der er nødvendige for sikkerhedsstyring.
82. I lyset af dette mener agenturet, at organisationer, som opfylder EU-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL eller JAR-STD, bør drage fordel af fortsat gyldighed af deres organisationsbeviser efter gyldighedsdatoen for den nye forordning ("grandfathering"), da disse organisationer bør kunne gennemføre de resterende styringssystemkrav uden at få pålagt en væsentlig større byrde. Det skal bemærkes, at opfyldelse af disse elementer fortsat kræver, at de relevante forpligtelser, funktioner og procedurer etableres, så snart de nye regler træder i kraft. Det kan imidlertid først påvises, at alle processer er effektive, efter et stykke tid, når der er indsamlet tilstrækkelige data til at udføre effektiv sikkerhedsrisikostyring.
83. NPA 2008-22 indeholdt en SMS-gennemførelsesplan. Denne er udeladt af den endelige version af forslaget, da den udgjorde en ikke-permanent bestemmelse. Det foreslås, at SMS kan gennemføres over en periode på to år. Der blev ikke kommenteret på dette forslag i høringsprocessen. Agenturet antager dermed, at dette blev betragtet som en passende tidshorisont, og foreslår, at der gives en periode på to år til at lukke mulige niveau 2-resultater, der opstår som følge af forskelle i forhold til de nye bestemmelser. På grundlag af bekymringer rejst af nogle medlemsstater fjernede agenturet forslaget i artikel 7 i rammeforordningen til del-OR, som blev offentliggjort med CRD, om, at en gennemførelsesplan for styringssystemet skulle aftales mellem organisationen og den kompetente myndighed. Det kan antages, at medlemsstaternes fremme af gennemførelsen af SMS indgår i gennemførelsen af deres statslige sikkerhedsprogrammer.
84. Overholdelse af bestemmelsen skal sikres, når den træder i kraft. Der bør imidlertid gives tid til at indføre et system til overvågning af overholdelsen og dokumentation af de gældende procedurer, herunder ansættelse af det nødvendige personale. Derfor bør organisationer, som ikke allerede har et QMS, gives tilstrækkelig tid til at gennemføre de nye styringssystemkrav, og især hvis de bliver underlagt en certificeringsforpligtelse for første gang. Agenturet foreslår derfor, at medlemsstaterne kan vælge at udsætte ikrafttrædelsen for de organisationer, der ikke er dækket af de tidligere gældende JAR. Derfor kan anvendelsen af bestemmelsen for træningsorganisationer, der i øjeblikket ikke

---

<sup>28</sup> Indehavere af et FSTD-kvalifikationsbevis skal indføre et styringssystem i overensstemmelse med del-OR for at opretholde gyldigheden af deres FSTD-kvalifikationsbevis(er).

er underlagt en certificeringsforpligtelse i henhold til JAR-FCL ("registrerede faciliteter"), forsinkes med op til tre år.

85. Endelig foreslår agenturet en generel opt-out-periode på seks måneder for ATO'er og AeMC'er, der opfylder JAR, i lyset af følgerne af beslutningen om at ændre regelstrukturen. Denne ændring i regelstrukturen vil udløse ændringer i de individuelle regelhenvisninger samt visse tilpasninger til regelindhold, der skyldes fordelingen af del-AR og del-OR i de enkelte tekniske forordninger.
86. De overgangsforanstaltninger, der foreslås i artikel 10, sammenfattes i tabellen nedenfor:

| Artikel              | Emne  | Beskrivelse  |
|----------------------|---|--|
| 10, stk. 2, litra a) | Godkendte træningsorganisationer og flyvemedicinske centre, som opfylder JAR  | Medlemsstaterne kan vælge ikke at anvende bestemmelserne i del-AR og del-OR før senest den <b>8. oktober 2013</b>  |
| 10, stk. 2, litra b) | Træningsorganisationer, som kun udbyder træning til pilotcertifikatet til lette luftfartøjer, pilotcertifikatet til balloner eller pilotcertifikatet til svæveflyvere | Medlemsstaterne kan vælge ikke at anvende bestemmelserne i del-AR og del-OR før senest den <b>8. april 2015</b>  |
| 10, stk. 2, litra c) | Træningsorganisationer, der udbyder træning til prøveflyvningsratings i overensstemmelse med FCL.820  | Medlemsstaterne kan vælge ikke at anvende bestemmelserne i del-AR og del-OR før senest den <b>8. april 2015</b><br><br>(for at sikre overensstemmelse med del-FCL) |
| 10, stk. 2, litra d) | FSTD-bevisindehavere, som ikke er en godkendt træningsorganisation  | Medlemsstaterne kan vælge ikke at anvende bestemmelserne i OR.GEN.200, litra a), punkt 3), før senest den <b>8. april 2015</b>                                     |

**Tabel 3: Oversigt over foreslåede opt-out-muligheder**

### Definitioner af relevans for del-OR

87. Definitionen af "hovedforretningssted" i forbindelse med fastlæggelse af, hvem den kompetente myndighed er, stemmer nu overens med definitionen i forordningen (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning)<sup>29</sup>, som også er den, der bruges i forordning (EF) nr. 2042/2003 med ændringsforordning (EF) nr. 127/2010<sup>30</sup>. Denne tager højde for, at luftfartsselskaber med licens skal godkendes i overensstemmelse med subpart G i bilag I til forordning (EF) nr. 2042/2003 "del-M" som led i deres AOC. I definitionen antages det, at organisationens vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves i samme medlemsstat. Agenturet anerkender fordelene ved at vedtage fælles definitioner for

<sup>29</sup> Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EØS-relevant tekst) (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3-20).

<sup>30</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 127/2010 af 5. februar 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EØS-relevant tekst) (EUT L 40 af 13.2.2010, s. 4-50).

forskellige forordninger, men mener, at definitionen fra forordning (EF) nr. 1008/2008 vil skabe gennemførelsesproblemer. Derfor anbefaler det en revision af denne definition for alle berørte EASA-forordninger, herunder dem om luftdygtighed. Her bør der tages højde for placeringen af organisationens tekniske ledelse med hensyn til den aktivitet, der er godkendt i henhold til grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser, som det primære kriterium for fastlæggelse af en organisations hovedforretningssted med henblik på bestemmelse af, hvem den kompetente myndighed er.

### **Del-OR, subpart GEN, afsnit I – Generelt**

88. Gennemførelsesbestemmelserne i afsnit I indeholder generelle krav til organisationer for både operationer og certificering af flyvebesætningsmedlemmer, navnlig med hensyn til indledende certificering og tilsyn. Disse udgør modstykket til de tilsvarende myndighedskrav i del-AR, subpart GEN, afsnit I og III. De er baseret på kravene på højt niveau i grundforordningen. På linje med ændringerne i AR.GEN blev to nye bestemmelser tilføjet for at indføre organisationskrav relateret til de foranstaltninger, der skal træffes med henblik på omgående at gribe ind over for et sikkerhedsproblem (OR.GEN.155), samt til indberetning af hændelser (OR.GEN.160). Den nye OR.GEN.155 indfører et krav om, at organisationer skal opfylde de luftdygtigheds- og sikkerhedsdirektiver, som agenturet har udstedt, hvilket stammer fra regelfastsættelsesopgave 21.039 vedrørende data for operationel egnethed.

| Henv. del-OR | Titel  | Tilsvarende AR                       |
|--------------|--|--------------------------------------|
| OR.GEN.105   | Kompetent myndighed  | Ikke relevant                        |
| OR.GEN.115   | Ansøgning om et organisationsbevis                             | AR.GEN.310, litra a)                 |
| OR.GEN.120   | Måder for overensstemmelse                                     | AR.GEN.120                           |
| OR.GEN.125   | Betingelser for godkendelse og rettigheder for en organisation | AR.GEN.310, litra b)                 |
| OR.GEN.130   | Ændringer i organisationer                                     | AR.GEN.330                           |
| OR.GEN.135   | Fortsat gyldighed  | AR.GEN.310, litra b)                 |
| OR.GEN.140   | Adgang   | Rammeforordningens artikel 4, stk. 5 |
| OR.GEN.150   | Resultater   | AR.GEN.350                           |
| OR.GEN.155   | Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem                      | AR.GEN.135                           |
| OR.GEN.160   | Indberetning af hændelser                                      | AR.GEN.135                           |

**Tabel 4: Sammenligning mellem AR.GEN og OR.GEN**

89. OR.GEN.115 definerer processen for ansøgning om et organisationsbevis. På baggrund af bemærkninger fra aktørerne til NPA blev forslaget om ét organisationsbevis i NPA 2008-22c forkastet, og der foreslås heller ingen standardansøgningsblanket i del-OR. Vedrørende sidstnævnte udtrykte medlemsstaterne bekymring om virkningerne af at indføre en standardansøgningsblanket for forskellige administrative systemer, som allerede er etableret i henhold til de gældende regler. Med hensyn til idéen om "ét bevis" mener agenturet, at dets hovedformål kan opfyldes uden udstedelse af ét organisationsbevis: Beviset, som blot "attesterer" bevisudstedelsesprocessen, kan være i form af ét dokument eller forskellige dokumenter. Det vigtigste aspekt er at sikre, at de kompetente myndigheder kan udføre tilsyn på den mest effektive måde for organisationer, der har flere godkendelser<sup>31</sup>. I den henseende er fælles styringssystemkrav, der gælder for alle typer organisationer, afgørende.
90. OR.GEN.120 definerer processen for godkendelse af alternative måder for overensstemmelse, som gælder for organisationer, der har et bevis i henhold til del-OR, herunder godkendte organisationer og indehavere af FSTD-kvalifikationsbeviser. Der blev i høringsprocessen udtrykt bekymring om de alternative måder for overensstemmelse anvendt af organisationer, som kun er underlagt en forpligtelse til at afgive erklæringer. Agenturet bemærker, at der ikke er noget retsgrundlag i grundforordningen for at pålægge sådanne organisationer at følge samme godkendelsesproces for alternative måder for overensstemmelse som for certificerede organisationer. En godkendelse af alternative måder for overensstemmelse eksisterer kun, hvis den er vedhæftet et bevis eller en godkendelse, hvor sådanne måder for overensstemmelse betragtes som en del af grundlaget for udstedelse af godkendelsen. For organisationer, der er underlagt en forpligtelse til at afgive erklæringer, finder godkendelsesprocessen anvendelse på alternative måder for overensstemmelse i forhold til en AMC, der er direkte relateret til en specifik godkendelse, som sådanne organisationer kan have i henhold til del-SPA. Med hensyn til muligheden for, at faglige organisationer eller aktørernes repræsentative organer, som ikke har et organisationsbevis i henhold til grundforordningen og dens

<sup>31</sup> Kriterier for "godskrivning" af auditpunkter for tilsyn med organisationer, som har flere end én godkendelse, vil blive fastlagt i AMC'erne til AR.GEN.305.

gennemførelsesbestemmelser, kan bruge alternative måder for overensstemmelse, er der ikke behov for, at sådanne organisationer anmoder om en sådan godkendelse af disse alternative måder, så længe de ikke er underlagt en forpligtelse til overensstemmelse i henhold til grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser.

Som svar på reaktioner fra branchen vil agenturet iværksætte en yderligere regelfastsættelsesopgave for at udvikle en metode til påvisning af, at gennemførelsesbestemmelsens sikkerhedsmål er opfyldt, når der ansøges om godkendelse af en alternativ måde for overensstemmelse.

91. I OR.GEN.130 "Ændringer i organisationer, som skal certificeres" uddybes den type ændringer, der kræver forudgående godkendelse i relation til organisationens styringssystem, med henblik på at lette byrden for organisationer og myndigheder: Med hensyn til styringssystemet er ændringer, der kræver forudgående godkendelse, nu defineret mere specifikt som dem, der påvirker ansvar og forpligtelser og/eller sikkerhedspolitikken. Agenturets forslag til OR.GEN.130 giver sammen med de tilsvarende AR-bestemmelser fleksibilitet, selv om indholdet ikke adskiller sig fra "indirekte godkendelse" eller "ændringer, der kan godkendes af den kompetente myndighed": Ved indledende certificering kan en organisation med den kompetente myndighed aftale, hvilke ændringer der ikke kræver forudgående godkendelse, inden for de i OR.GEN.130 fastlagte grænser. Efterhånden som organisationen "modnes" kan omfanget af disse ændringer udvides, forudsat at de fortsat er inden for de grænser, der er fastsat i gennemførelsesbestemmelsen.
92. Flere medlemsstaters kompetente myndigheder kommenterede konceptet med ubegrænset gyldighed for beviser og udtrykte bekymringer over den mulige mangel på effektiv kontrol af beviser, som ikke udløber. Agenturet bemærker, at ubegrænset gyldighed for beviser nu er bredt accepteret på luftdygtighedsområdet. Organisationsbevisers fortsatte gyldighed er underlagt den kompetente myndigheds løbende tilsyn. Agenturets forslag fremmer en løbende overvågningsproces gennem audits, vurderinger og inspektioner i intervaller, der fastlægges på grundlag af tidligere tilsynsresultater og under hensyntagen til risikoelementer. Hvis beviser har begrænset gyldighed, har de kompetente myndigheder tendens til at udskyde audits og inspektioner, indtil kort tid før bevisets udløbsdato. Del-AR indeholder de nødvendige elementer for, at de kompetente myndigheder til enhver tid kan træffe foranstaltninger for et bevis, hvis det er nødvendigt, i tilfælde af resultater, som udgør en alvorlig sikkerhedsrisiko. Endvidere kan medlemsstaterne træffe håndhævelsesforanstaltninger ved at fastsætte sanktioner i overensstemmelse med de nationale regler om gennemførelse af grundforordningens artikel 68.
93. En ny gennemførelsesbestemmelse, OR.GEN.160 "Indberetning af hændelser", tilføjes for at definere rapporteringskrav, herunder rapportering til den organisation, der er ansvarlig for udformning af luftfartøjet, for alle organisationer, der er underlagt del-OR. Teksten er baseret på eksisterende krav i luftdygtighedsreglerne. De hændelser, der skal indberettes, er dem, der bringer luftfartøjets operation i fare, i modsætning til luftfartssikkerhedsrisici, der skal styres som led i en intern ordning for indberetning af hændelser, omfattet af OR.GEN.200, litra a), punkt 3). For at imødekomme reaktionerne på CRD er kravene blevet revideret: De indledende hændelser, der skal indgives senest 72 timer efter, at organisationen har identificeret hændelsen, behøver ikke at indeholde oplysninger om de foranstaltninger, organisationen agter at træffe for at undgå en gentagelse, da dette kan kræve mere tid.

**Del-OR, subpart GEN, afsnit II – Styringssystem**

94. Agenturet foreslår at afsætte et specifikt afsnit til generelle organisationskrav relateret til organisationens styringssystem. Disse krav stammer primært fra dem, der allerede eksisterer i de gældende standarder, som f.eks. JAR. De omfatter behovet for at have kvalificeret personale og især specifikke personer med ansvar for at sikre, at organisationen opfylder de gældende krav. De eksisterende krav dækker også behovet for at have passende faciliteter til at udføre de krævede opgaver samt behovet for at føre fortegnelser over alle aktiviteter, der udføres, i overensstemmelse med de gældende regler.
95. Dette afsnit er også det rette sted at gennemføre ICAO's standarder om sikkerhedsstyringssystemer (SMS)<sup>32</sup>. Agenturet mener ikke, at disse bør gennemføres via et yderligere styringssystemkrav, som tilføjes de eksisterende regler, uanset om de handler om økonomi, kvalitet eller andre områder, som en organisations leder har ansvar for. Indførelse af et sikkerhedsstyringssystem, som er separat fra de andre, kunne blive anset som blot endnu et forskriftsmæssigt krav med den risiko, at organisationer ville forsøge at tilfredsstille den kompetente myndighed ved at påvise, at de i deres organisation har implementeret alle de krævede forskriftsmæssige elementer. Dette ville ikke støtte gennemførelsen af resultatstyrede regler, som ICAO har fastlagt for at lette gennemførelsen af SMS-principperne.
96. I stedet foreslår agenturet at angive de elementer, som organisationerne skal tage stilling til. Derfor er de foreslåede krav baseret på den idé, at sikkerhed, samt opfyldelse af reglerne, bør være i fokus for alle medarbejdere og i alle organisationens aktiviteter. Derfor er kravene fremlagt på en måde, der giver organisationen mulighed for at anvende dem på den måde, den finder passende, under hensyntagen til dens egen forretningsmodel. Kravene vil især give mulighed for indførelse af et integreret styringssystem, hvor sikkerhed er et parameter, der skal overvejes i alle beslutninger, i stedet for en sammenstilling af styringssystemer. Integreret styring giver ledere mulighed for at anerkende og tage højde for alle væsentlige faktorer, der påvirker deres organisation, såsom forretningens strategiske retning, relevant lovgivning og relevante standarder, interne politikker og kultur, risici og farer, ressourcekrav og behov for personer, som kan blive berørt af ethvert aspekt af organisationens drift.
97. Med hensyn til kvalitetssystemer foreslår agenturet at sikre det, tilsynsmyndigheden i virkeligheden er interesseret i, når den kræver, at organisationer indfører et kvalitetssystem, nemlig overholdelse af reglerne. Et kvalitetssystem kan også anvendes til at opfylde forskellige krav. Agenturet mener, at det er nødvendigt blot at kræve overvågning af overholdelsen som en del af styringssystemkravene. De foreslåede krav giver dermed mulighed for at gennemføre ICAO's SMS-standarder uden at underkaste organisationen en forpligtelse til at ændre sin forretningsmodel.
98. Selv om de foreslåede krav har en anden ordlyd, opfylder de ICAO og kan også blive en model, som ICAO vil følge. Faktisk bekræftede den 37. ICAO-samling i september/oktober 2010, at der vil blive udarbejdet et nyt bilag om sikkerhedsstyring. Det vil indeholde standarderne for det sikkerhedsprogram, der kræves af myndighederne, og kan indeholde de generelle SMS-standarder gældende for alle organisationer, hvilket dermed følger den helhedsstrategi, som EASA foreslår i sin NPA om myndigheds- og organisationskrav. De foreslåede styringssystemkrav passer forskellige organisationer, uanset aktiviteternes omfang, art eller kompleksitet, eller hvilken forretningsmodel de ønsker at anvende, hvilket sikrer forholdsmæssig korrekt anvendelse deraf.

---

<sup>32</sup> ICAO's bilag 1, tillæg 4/ICAO's bilag 6, tillæg 7, "Ramme for sikkerhedsstyringssystemer".

99. Agenturet foreslår også, at en organisation, hvis den uddelegerer nogle af sine aktiviteter, som er underlagt de foreslåede krav, fortsat bør have ansvaret for overholdelsen af de gældende regler. Dette er nødvendigt for at sikre, at organisationer forbliver fuldt ud ansvarlige for de aktiviteter, der skal certificeres.
100. Det foreslås, at styringssystemkravene skal gælde for alle organisationer, der er omfattet af disse foreslåede organisationskrav. Da agenturet udarbejdede styringssystemkravene, kontrollerede det, hvad der allerede var gældende for organisationer for luftdygtighed ved ibrugtagning og vedvarende luftdygtighed, for at sikre forenelighed med disse, hvor ordlyden af de allerede gældende regler blev bevaret, hvor det var muligt. Agenturet agter imidlertid at foreslå regler om gennemførelse af ICAO's SMS-standarter for andre typer organisationer i fremtiden. Agenturet vil så vidt muligt forsøge at sikre, at kravene svarer mest muligt til dem, der foreslås i disse organisationskrav. Dette vil sikre en strømlinet gennemførelse af ICAO's standarder, navnlig for de organisationer, hvis aktiviteter dækker flere luftfartssektorer.
101. Hvor det er nødvendigt, suppleres styringssystemkravene af de tilsvarende krav for specifikke typer organisationer for ikke at ændre de krav, der i øjeblikket anvendes af disse specifikke typer organisationer (f.eks. vedrørende en allerede aftalt registreringsperiode).
102. Da agenturet udarbejdede forslagene til krav, forsøgte det at sikre overensstemmelse mellem kravene for de forskellige typer organisationer. Derfor har agenturet undersøgt kravene i JAR-FCL 1, 2 og 3, i EU-OPS, i AMC'erne og GM til JAR-OPS 1 og i JAR-OPS 3. Disse standarder indeholdt de krav, der skulle følges af organisationerne, i anvendelsesområdet for de foreslåede organisationskrav. Derfor har agenturet for at sikre konsekvens generelt undersøgt de relevante krav i de gennemførelsesregler, der allerede gælder for luftdygtighedsorganisationer. Agenturet foreslog derefter i sin NPA, hvilken ordlyd der ville passe alle organisationer bedst, og supplerede, hvor det var nødvendigt, dette med krav for specifikke typer organisationer.
103. Agenturet supplerede disse foreslåede regler med andre regler baseret på ICAO's standarder, som ikke indgik i de standarder, der er angivet ovenfor. Dette er tilfældet f.eks. med ICAO's SMS-krav.
104. I høringsfasen har agenturet givet en grundig forklaring på den proces, der blev fulgt for at udarbejde de foreslåede styringssystemkrav. De første bemærkninger fra aktører viste, at de ikke helt forstod de foreslåede regler. Derfor har agenturet med hjælp fra undersøgelsesgruppen gennemgået den foreslåede tekst for at gøre den mere klar.
105. I denne forbindelse gav agenturet i CRD nærmere oplysninger om, hvordan ICAO's SMS-standarter var blevet indarbejdet i disse regler. Hensigten var at imødekomme bekymringerne om, at agenturet havde foreslået krav, som adskilte sig fra ICAO's standarder. Agenturet kunne af reaktionerne forstå, at dette blev varmt modtaget og generelt forstået. Aktørerne forstod især, at agenturet agter at foreslå nye AMC'er i fremtiden for at støtte aktørerne i udførelsen af de forventede nødvendige processer for styring af sikkerheden. Eftersom agenturet samarbejder med større myndigheder og ICAO om, hvordan sikkerhedsresultaterne måles, vil det f.eks. foreslå AMC'er eller GM for at verificere effektiviteten af de foranstaltninger, der træffes for at afhjælpe risiciene, i overensstemmelse med det relevante krav.
106. Agenturet fandt det også interessant, at nogle aktører mente, at resultatstyrede regler burde anvendes i endnu større udstrækning. Agenturet mener imidlertid ikke, at det ville være klogt at foreslå fuldstændigt resultatstyrede regler på dette tidspunkt, men at løbende forbedringer af reglerne, som er tilpasset fremskridtene på organisationsniveau, vil bane vejen mod resultatstyrede regler.
107. Agenturet er også klar over, at nogle spørgsmål skal undersøges nærmere, både af agenturet og af ICAO. Dette er tilfældet med grænsefladerne mellem SMS'erne. Agenturet er enig med aktørerne i, at organisationerne ikke bør styre sikkerheden isoleret, men bør samordne det med andre organisationer, som de har forbindelse til.



Effektiv sikkerhedsstyring for flyvepladsoperatører indebærer f.eks. passende koordinering med luftfartsforetagender og luftfartstjenesteedøvere, som bruger flyvepladsens tjenester. Derfor agter agenturet senere at foreslå en bestemmelse om dette spørgsmål. I den forbindelse vil agenturet bruge ekspertisen i de regelfastsættelsesgrupper, der arbejder med gennemførelsesbestemmelser for flyvepladser.

**Del-OR, subpart ATO**

108. Subpart OR.ATO definerer de specifikke organisationskrav vedrørende ATO'er for certificering af flyvebesætningsmedlemmer og supplerer kravene i subpart GEN. Den omfatter fire afsnit i følgende struktur:

- Afsnit I Generelle krav
- Afsnit II Supplerende krav til ATO'er, som udbyder træning til CPL, MPL og ATPL og de tilhørende ratings og beviser.
- Afsnit III Supplerende krav til ATO'er, der udbyder specifikke træningstyper
  - Kapitel 1: Fjernundervisningskurser
  - Kapitel 2: Nul-flyvetidsuddannelse
  - Kapitel 3: MPL-kurser
  - Kapitel 4: Prøveflyvningstræning.

109. *Afsnit I* i subpart OR.ATO fastlægger de generelle krav til organisationer, der udbyder træning til pilotcertifikater, ratings og beviser. Dette afsnit indeholder bestemmelser om ansøgningen om udstedelse af et bevis, personalekravene for en godkendt træningsorganisation (ATO), træningsprogrammet, trænings- og driftshåndbogen, de luftfartøjer og flyvepladser, der skal anvendes til træning, samt yderligere krav vedrørende træning, der udbydes i tredjelande.

*Afsnit II* fastlægger yderligere bestemmelser om træningsorganisationer, der udbyder træning til erhvervsmæssige pilotcertifikater. Det indeholder nogle yderligere krav, der omhandler personale og træningsprogrammet, og beskriver de supplerende krav til trænings- og driftshåndbogen nærmere.

*Afsnit III* indeholder krav til træningsorganisationer, der udbyder specifikke typer træning, såsom fjernundervisningskurser, nul-flyvetidstræning, kurser til pilotcertifikater til luftfartøjer med flere besætningsmedlemmer og prøveflyvningstræning.

110. De foreslåede gennemførelsesbestemmelser i afsnit I, II og III er baseret på de eksisterende krav til træningsorganisationer i ICAO's bilag 1 (tillæg 2) og JAR-FCL. Ændringer i forhold til tidligere forordninger er primært indført for at øge klarheden. Baseret på input fra aktørerne blev visse spørgsmål præciseret og ændret. Under hensyntagen til at de fleste træningsorganisationer, som kun udbyder træning til LAPL, PPL, SPL, BPL og de tilhørende ratings og beviser, indtil videre enten klassificeres som en registreret facilitet i henhold til JAR-systemet eller reguleres af national lovgivning, blev visse krav fra JAR-FCL gjort mere generelle og forenklet i afsnit I. De supplerende krav til ATO'er, der udbyder træning til erhvervsmæssige pilotcertifikater, i afsnit II er baseret på tillæg 1a til JAR-FCL 1.055 / 2.055.

111. CRD indeholdt nogle ændringer til NPA-teksten i dette afsnit, herunder udarbejdelse af flere supplerende AMC'er, der forklarer, hvordan reglen overholdes af ikke-komplekse træningsorganisationer, der kun udbyder træning til LAPL, PPL, SPL eller BPL og de tilhørende ratings og beviser. De oprindeligt foreslåede krav om, at træningsorganisationen skal registreret som en juridisk enhed og dokumentere, at den har finansielle midler, blev slettet. Desuden blev det besluttet at flytte kravet om en trænings- og driftshåndbog fra afsnit II til afsnit I samt at udvide kravet til at gælde for alle træningsorganisationer. Det bør præciseres, at denne håndbog for træningsorganisationer, der kun udbyder træning til private pilotcertifikater (herunder LAPL), kun behøver at være en meget basal håndbog (trænings- og driftshåndbøger kan samles i én håndbog).

112. I høringsfasen udtrykte aktørorganisationer bekymringer over kravet til detaljeringsgrad for træningsorganisationer, der repræsenterer nonprofitsektoren og primært udbyder træning til LAPL og de andre private certifikater eller de tilhørende ratings og beviser. Agenturet forsøgte at imødegå disse bekymringer ved at forenkle nogle af kravene i dette afsnit. Det blev også besluttet, at der vil blive udarbejdet yderligere AMC'er/GM for denne type træningsorganisation inden for rammerne af en fremtidig regelfastsættelsesopgave (f.eks. indhold i trænings- og driftsmanualen).
113. På grundlag af de modtagne bemærkninger om de specifikke krav til træningsorganisationer, der kun udbyder prøveflyvningsratingskurser, besluttede agenturet ikke at udarbejde specifikke regler for denne type træningsorganisationer. I flere krav er specifikke supplerende regler eller lempelser, alt efter hvad der var relevant, blevet tilføjet for at løse dette problem.
114. Afsnittets titel er blevet ændret for at imødekomme bemærkninger fra aktørerne om anvendelsesområdet for træningsorganisationer, der kun udbyder træning til LAPL, PPL, SPL eller BPL. Den ændrede titel præciserer, at træningsorganisationer, der udbyder træning til LAPL og de private certifikater, også må udbyde træningskurser til disse certifikaters tilhørende ratings og beviser.
115. Agenturet modtog flere modstridende meninger om den erfaring, chefinstruktøren/flyvning (CFI) skal have. Agenturet besluttede at ændre den foreslåede ordlyd i CRD og lægge sig tættere op ad ordlyden i JAR-FCL. Kravet om, at CFI skal have det højeste erhvervspilotcertifikat og de tilhørende ratings relateret til de flyvetræningskurser, denne skal afholde, blev flyttet tilbage til gennemførelsesbestemmelserne. AMC vil også blive ændret for at forklare dette krav nærmere.
116. Flere aktører fremsendte en lignende bemærkning, hvor de foreslog, at fjernundervisningskurser skulle være tilgængelige for typeratingstræning for luftfartøjer med flere piloter med samme begrænsninger som for typeratings for luftfartøjer med én pilot. Agenturet er bekendt med, at webbaseret fjernundervisning bliver mere og mere udbredt for typeratingstræning, og anerkender de pædagogiske fordele herved. Agenturet ændrede teksten for at give mulighed for fjernundervisningskurser for alle klasse- eller typeratings.
117. Hovedparten af de modtagne bemærkninger og reaktioner om de supplerende krav vedrørende prøveflyvningstræningsorganisationer omhandlede ikke indholdet i agenturets forslag, men deres struktur. Flere aktører anmodede om udarbejdelse af en separat subpart om prøveflyvningstræningsorganisationer. Efter at have gennemgået bemærkningerne og kravene nøje med hjælp fra undersøgelsesgruppen om prøveflyvninger konkluderede agenturet, at der ikke var behov for at udarbejde en separat subpart, selv om prøveflyvningstræning er en meget specifik aktivitet. Faktisk kan langt størstedelen af de generelle krav til ATO'er anvendes på prøveflyvningstræningsorganisationer. Der blev imidlertid fundet nogle aspekter, som var specifikke for prøveflyvningstræningsorganisationer, og disse er blevet indarbejdet i teksten enten ved at fritage disse organisationer for nogle af de generelle krav eller ved at ændre den oprindelige tekst i OR.ATO.355.
118. Træningsorganisationsgodkendelser, som udstedes eller anerkendes i overensstemmelse med de gældende JAR-FCL-krav af en medlemsstat, som har gennemført JAR-FCL, og som er blevet anbefalet til gensidig anerkendelse, betragtes som værende udstedt i overensstemmelse med del-OR. I et sådant tilfælde må perioden for lukning af niveau 2-resultater ikke overstige to år, når disse resultater skyldes forskelle i forhold til tidligere national lovgivning, der indeholder JAR-FCL-kravene til træningsorganisationer.
119. For de træningsorganisationer, der ikke har været underlagt JAR-FCL-systemet, og som kun udbyder træning til private certifikater eller de tilhørende ratings og beviser, foreslås det, at medlemsstaterne kan udsætte anvendelsen af bestemmelserne i del-AR og del-OR i op til tre år efter den nye forordnings gyldighedsdato. Denne overgangsperiode bør imødekomme de bekymringer, som navnlig små træningsorganisationer og

aktørorganisationer har givet udtryk for, om at registrerede faciliteter eller andre træningsorganisationer under det nationale system vil få brug for mere tid til at forberede sig til den nye forordning. Nogle få aktørorganisationer og nogle medlemsstater foreslog en slags "grandfathering" for de registrerede faciliteter. Dette spørgsmål blev nøje undersøgt af agenturet, men på grund af væsentlige forskelle mellem de krav, der skal opfyldes for at blive accepteret som en registreret facilitet, og godkendelsen til ATO-systemet kan der ikke indføres nogen specifik godskrivnings- eller "grandfathering"-klausul for denne type træningsorganisation. Agenturet antager imidlertid, at overførslen af en eksisterende registreret facilitet til det fremtidige ATO-system i de fleste tilfælde vil være baseret på en analyse af gabet mellem de to forordninger. Dette vil give mulighed for at godskrive træningsorganisationen for de elementer, der allerede er etableret og godkendt af den kompetente myndighed (f.eks. trænings- og driftshåndbogen/elementer af SMS).

### **Del-OR, subpart FSTD**

120. Subpart OR.FSTD definerer de specifikke krav til organisationer, der anvender flyvesimulatortræningsanordninger (FSTD) og FSTD-kvalifikation. Den omfatter to afsnit:
- Afsnit I Krav til organisationer, der anvender FSTD'er
  - Afsnit II Krav til FSTD-kvalifikation
121. OR.FSTD definerer de supplerende krav til organisationer, der anvender FSTD'er, og FSTD-kvalifikation. Den omfatter organisationer, såsom FSTD-operatører, som ikke udbyder træningsprogrammer, ATO'er og AOC-indehavere, der anvender FSTD.
- *Afsnit I* beskriver, hvordan en organisation, som anvender en FSTD, kan dokumentere over for den kompetente myndighed, at den kan opretholde FSTD-kvalifikationsniveauet i beviset, og hvordan organisationen skal forholde sig, hvis det er nødvendigt at foretage ændringer, eller hvis andet udstyr er tilføjet FSTD. Et vigtigt element i at sikre fortsat overholdelse af de gældende krav er programmet til overvågning af overholdelsen (CMP).
  - *Afsnit II* beskriver alle trin fra ansøgning om en FSTD-kvalifikation, kvalifikationsgrundlaget, som omfatter CS, det særlige tilfælde med en midlertidig kvalifikation frem til udstedelsen af et FSTD-kvalifikationsbevis og dets gyldighed.
122. OR.FSTD er baseret på JAR-FSTD A og H. Ændringer i forhold til tidligere forordninger er primært indført for at skabe større klarhed. Der er ingen væsentlige forskelle for FSTD-operatørerne.
123. Eftersom der aldrig har været krav om at meddele brugeren af en FSTD (i dette tilfælde ATO'er eller AOC-indehavere) en "brugergodkendelse" i form af ét dokument, vil godkendelsen til at bruge en FSTD indgå i ATO-beviset (tillæg) eller i træningshåndbogen (OM-D) for AOC-indehavere i forbindelse med de godkendte træningsprogrammer. Dette sikrer, at bestemmelserne om oplysningerne i træningsprogrammet om, hvad den specifikke træningsanordning, som identificeres ved en specifik bogstavkode, kan, vil blive fastholdt.
124. Med hensyn til de FSTD-operatører, som ikke udbyder træningsprogrammer, er den generelle term "organisationer, der anvender en FSTD" blevet anvendt. Dette omfatter både ATO'er og AOC-indehavere, der anvender FSTD'er. Hvis en ATO f.eks. anvender en FSTD, gælder reglerne i afsnit III også for dem ud over de andre gældende regler i subpart OR.ATO.

Alle organisationer, der anvender FSTD'er, skal have etableret et effektivt program til overvågning af overholdelsen (CM). Dette skal påvises over for den kompetente myndighed, før et kvalifikationsbevis kan udstedes. Kravet om registrering som led i CM-programmet er blevet tilføjet.

Der er tilføjet en henvisning til del-21 for at indarbejde valideringsdata for luftfartøjer defineret i data om operationel egnethed (OSD) i kvalifikationsgrundlaget for den eller de respektive FSTD-typer.

125. For indehavere af et FSTD-bevis foreslås der en overgangsperiode for at opfylde kravene i OR.GEN.200, litra a), punkt 3), som f.eks. en toårig opt-out-periode, idet det ikke kan antages, at alle dele allerede er gennemført i overensstemmelse med de eksisterende forordninger (f.eks. identifikation af sikkerhedsfarer).

#### **Del-OR, subpart AeMC**

Se del-AR, subpart AeMC.

Køln, den 19. april 2011

P. GOUDOU  
administrerende direktør

**BILAG I****Regelhenvvisninger og -titler – sammenligningstabel CRD/udtalelse (efter rækkefølgen i CRD)**

| Regelhenvvisning CRD           | Regeltitel CRD   | Regelhenvvisning udtalelse | Regeltitel udtalelse   |
|--------------------------------|--|----------------------------|--|
| <b>RAMMEFORORDNING</b>         |  |                            |  |
| AR Artikel 1                   | Formål og anvendelsesområde  | Artikel 1                  | Formål og anvendelsesområde  |
| AR Artikel 2                   | Definitioner   | Artikel 2                  | Definitioner   |
| AR Artikel 3                   | Sikkerhedsprogram  | Artikel 3                  | Sikkerhedsplanlægning  |
| AR Artikel 4                   | Tilsyn   | Artikel 4                  | Tilsyn   |
| AR Artikel 5                   | Fleksibilitetsbestemmelser   | Artikel 5                  | Fleksibilitetsbestemmelser   |
| AR Artikel 6                   | Overgangsforanstaltninger  | Artikel 6                  | Organisationer, der uddanner piloter   |
| AR Artikel 7                   | Ikrafttræden   | Artikel 7                  | Flyvesimulatortræningsanordninger  |
| ---                            | ---  | Artikel 8                  | Flyvemedicinske centre   |
| ---                            | ---  | Artikel 9                  | Overgangsforanstaltninger  |
| ---                            | ---  | Artikel 10                 | Ikrafttræden   |
| <b>AR.GEN – GENERELLE KRAV</b> |  |                            |  |
| AR.GEN                         | Afsnit I – GENERELT  | AR.GEN                     | Afsnit I – GENERELT  |
| AR.GEN.115                     | Tilsynsdokumentation   | AR.GEN.115                 | Tilsynsdokumentation   |
| AR.GEN.120                     | Måder for overensstemmelse   | AR.GEN.120                 | Måder for overensstemmelse   |
| AR.GEN.125                     | Underretning af agenturet  | AR.GEN.125                 | Underretning af agenturet  |
| AR.GEN.135                     | Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem  | AR.GEN.135                 | Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem  |
| AR.GEN                         | Afsnit II – STYRING  | AR.GEN                     | Afsnit II – STYRING  |
| AR.GEN.200                     | Styringsystem  | AR.GEN.200                 | Styringsystem  |
| AR.GEN.205                     | Brug af kvalificerede organer  | AR.GEN.205                 | Tildeling af opgaver   |
| AR.GEN.210                     | Ændringer i styringsystemet  | AR.GEN.210                 | Ændringer i styringsystemet  |
| AR.GEN.220                     | Registrering   | AR.GEN.220                 | Registrering   |
| AR.GEN                         | Afsnit III – TILSYN, CERTIFICERING OG HÅNDHÆVELSE  | AR.GEN                     | Afsnit III – TILSYN, CERTIFICERING OG HÅNDHÆVELSE  |
| AR.GEN.300                     | Løbende tilsyn   | AR.GEN.300                 | Tilsyn   |
| AR.GEN.305                     | Tilsynsprogram   | AR.GEN.305                 | Tilsynsprogram   |
| AR.GEN.310                     | Indledende certificeringsprocedure – organisationer  | AR.GEN.310                 | Indledende certificeringsprocedure – organisationer  |
| AR.GEN.315                     | Procedure for udstedelse, forlængelse, fornyelse eller ændring af certifikater, ratings eller beviser – personer | AR.GEN.315                 | Procedure for udstedelse, forlængelse, fornyelse eller ændring af certifikater, ratings eller beviser – personer |
| AR.GEN.330                     | Ændringer – organisationer   | AR.GEN.330                 | Ændringer – organisationer   |
| AR.GEN.345                     | Erklæring – organisationer   | ---                        | offentliggøres med udtalelsen om forordningen om flyveoperationer  |
| AR.GEN.350                     | Resultater og afhjælpende foranstaltninger – organisationer  | AR.GEN.350                 | Resultater og afhjælpende foranstaltninger   |

| Regelhenvisning CRD  | Regeltitel CRD  | Regelhenvisning udtalelse                        | Regeltitel udtalelse   |
|--|---|--|--|
| AR.GEN.355   | Håndhævelsesforanstaltninger – personer   | AR.GEN.355                                       | Håndhævelsesforanstaltninger – personer  |
| <b>AR.GEN</b>  | <b>AR.GEN. afsnit IV "Rampeinspektioner"</b>  | <b>AR.RAMP</b>                                   | <b>offentliggøres med udtalelsen om forordningen om flyveoperationer</b>   |
| <b>AR.OPS</b>  | <b>AR.OPS</b>   | <b>AR.OPS</b>                                    |  |
| <b>AR.FCL – SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE CERTIFICERING AF FLYVEBESÆTNINGSMEDLEMMER</b> |   |  |  |
| AR.FCL   | Afsnit I – GENERELT   | AR.FCL   | Afsnit I – GENERELT  |
| AR.FCL.120   | Registrering  | AR.FCL.120                                       | Registrering   |
| AR.FCL   | Afsnit II – CERTIFIKATER, RATINGS OG BEVISER  | AR.FCL   | Afsnit II – CERTIFIKATER, RATINGS OG BEVISER   |
| AR.FCL.200   | Procedure for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af certifikater, ratings og beviser                               | AR.FCL.200                                       | Procedure for udstedelse, forlængelse eller fornyelse af certifikater, ratings og beviser                                |
| AR.FCL.205   | Overvågning af eksaminatorer  | AR.FCL.205                                       | Overvågning af eksaminatorer   |
| AR.FCL.210   | Oplysninger til eksaminatorer   | AR.FCL.210                                       | Oplysninger til eksaminatorer  |
| AR.FCL.215   | Gyldighedsperiode   | AR.FCL.215                                       | Gyldighedsperiode  |
| AR.FCL.220   | Procedure for fornyelse af pilotcertifikatet  | AR.FCL.220                                       | Procedure for fornyelse af pilotcertifikatet   |
| AR.FCL.250   | Begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af certifikater, ratings og beviser  | AR.FCL.250                                       | Begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af certifikater, ratings og beviser   |
| AR.FCL   | Afsnit III – TEORIPRØVER  | AR.FCL   | Afsnit III – TEORIPRØVER   |
| AR.FCL.300   | Prøveprocedurer   | AR.FCL.300                                       | Prøveprocedurer  |
| Tillæg VII til bilag I – Del-AR EASA-blanket 141                                     | EASA's standardcertifikatformat   | Tillæg I til bilag II – Del-AR EASA-blanket 141  | EASA's standardcertifikatformat  |
| <b>AR.CC – SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE KABINEBESÆTNING</b>                            |   |  |  |
| AR.CC  | Afsnit I – GODKENDELSE AF ORGANISATIONER, DER UDBYDER KABINEPERSONALETRÆNING ELLER UDSTEDER KABINEPERSONALECERTIFIKATER | AR.CC  | Afsnit II – GODKENDELSE AF ORGANISATIONER, DER UDBYDER KABINEPERSONALETRÆNING ELLER UDSTEDER KABINEPERSONALECERTIFIKATER |
| AR.CC.100  | Godkendelse af organisationer til at udbyde kabinepersonaletræning eller udstede kabinepersonalecertifikater            | AR.CC.200  | Godkendelse af organisationer til at udbyde kabinepersonaletræning eller udstede kabinepersonalecertifikater             |
| AR.CC  | Afsnit II – KABINEPERSONALECERTIFIKATER   |  | Afsnit I – KABINEPERSONALECERTIFIKATER   |
| AR.CC.200  | Procedurer for udstedelse af et kabinepersonalecertifikat   | AR.CC.100  | Procedurer for kabinepersonalecertificering  |
| AR.CC.205  | Format og specifikationer for kabinepersonalecertifikater   | ---  | [indarbejdet i AR.CC.100]  |
| AR.CC.215  | Suspension eller tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater   | AR.CC.105  | Suspension eller tilbagekaldelse af kabinepersonalecertifikater  |
| Tillæg VIII til bilag I – Del-AR EASA-blanket 142                                    | EASA's standardformat for kabinepersonalecertifikater   | Tillæg II til bilag II – Del-AR EASA-blanket 142 | EASA's standardformat for kabinepersonalecertifikater  |
| <b>AR.ATO – SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE GODKENDTE TRÆNINGSORGANISATIONER (ATO)</b>    |   |  |  |

| Regelhenvi-<br>sning<br>CRD   | Regeltitel CRD   | Regelhenvi-<br>sning<br>udtalelse                 | Regeltitel udtalelse   |
|---|--|---|--|
| AR.ATO.105  | Tilsynsprogram   | AR.ATO.105  | Tilsynsprogram   |
| AR.ATO.120  | Registrering   | AR.ATO.120  | Registrering   |
| <b>AR.FSTD – SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE KVALIFICERING AF FLYVESIMULATORTRÆNINGSANORDNINGER (FSTD)</b> |  |   |  |
| AR.ATO.200  | Indledende evalueringsprocedure  | AR.FSTD.100                                       | Indledende evalueringsprocedure  |
| AR.ATO.210  | Udstedelse af et FSTD-kvalifikationsbevis  | AR.FSTD.110                                       | Udstedelse af et FSTD-kvalifikationsbevis  |
| AR.ATO.220  | Forlængelse af en FSTD-kvalifikation   | AR.FSTD.120                                       | Forlængelse af en FSTD-kvalifikation   |
| AR.ATO.230  | Ændringer  | AR.FSTD.130                                       | Ændringer  |
| AR.ATO.235  | Resultater og afhjælpende foranstaltninger – FSTD-kvalifikationsbevis                    | AR.FSTD.135                                       | Resultater og afhjælpende foranstaltninger – FSTD-kvalifikationsbevis                    |
| Tillæg IX til bilag I – Del-AR EASA-blanket 143   | Bevis til godkendte træningsorganisationer med træningsorganisationens godkendelsesbevis | Tillæg III til bilag II – Del-AR EASA-blanket 143 | Bevis til godkendte træningsorganisationer med træningsorganisationens godkendelsesbevis |
| Tillæg X til bilag I – Del-AR EASA-blanket 145  | Kvalifikationsbevis til flyvesimulatortræningsanordning                                  | Tillæg IV til bilag II – Del-AR EASA-blanket 145  | Kvalifikationsbevis til flyvesimulatortræningsanordning                                  |
| <b>AR.AeMC – SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE FLYVEMEDICINSKE CENTRE (AeMC)</b>                             |  |   |  |
| AR.AeMC.110   | Indledende certificeringsprocedure   | AR.AeMC.110                                       | Indledende certificeringsprocedure   |
| AR.AeMC.150   | Resultater og afhjælpende foranstaltninger – AeMC  | AR.AeMC.150                                       | Resultater og afhjælpende foranstaltninger – AeMC  |
| Tillæg XI til bilag I – Del-AR EASA-blanket 146   | Bevis til flyvemedicinske centre (AeMC)  | Tillæg V til bilag II – Del-AR EASA-blanket 146   | Bevis til flyvemedicinske centre (AeMC)  |
| <b>AR.MED – SPECIFIKKE KRAV VEDRØRENDE FLYVEMEDICINSKE BEVISER</b>                                    |  |   |  |
| AR.MED  | Afsnit I – GENERELT  | AR.MED  | Afsnit I – GENERELT  |
| AR.MED.120  | Lægefaglige eksperter  | AR.MED.120  | Lægefaglige eksperter  |
| AR.MED.125  | Henvi-<br>sning til den licensudstedende myndighed                                       | AR.MED.125  | Henvi-<br>sning til den licensudstedende myndighed                                       |
| AR.MED.130  | Helbredsbevisets format  | AR.MED.130  | Helbredsbevisets format  |
| AR.MED.135  | Flyvemedicinske blanketter   | AR.MED.135  | Flyvemedicinske blanketter   |
| AR.MED.145  | Erklæring fra alment praktiserende læger til den kompetente myndighed                    | AR.MED.145  | Meddelelse fra alment praktiserende læger til den kompetente myndighed                   |
| AR.MED.150  | Registrering   | AR.MED.150  | Registrering   |
| AR.MED  | Afsnit II – FLYVELÆGER   | AR.MED  | Afsnit II – FLYVELÆGER   |
| AR.MED.200  | AR.MED.200 Procedure for udstedelse af et flyvelægebevis (AME)                           | AR.MED.200  | Procedure for udstedelse af et AME-bevis   |
| AR.MED.240  | Alment praktiserende læger (GMP), som fungerer som flyvelæger (AME)                      | AR.MED.240  | Alment praktiserende læger (GMP), som fungerer som AME                                   |
| AR.MED.245  | Løbende tilsyn med flyvelæger (AME) og alment praktiserende læger (GMP)                  | AR.MED.245  | Løbende tilsyn med AME og GMP  |
| AR.MED.250  | Begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af et flyvelægebevis                          | AR.MED.250  | Begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af et AME-bevis                               |



| Regelhenvi-<br>sning<br>CRD                      | Regeltitel CRD   | Regelhenvi-<br>sning<br>udtalelse                | Regeltitel udtalelse   |
|--|--|--|--|
| AR.MED.255                                       | Håndhævelsesforanstaltninger                                   | AR.MED.255                                       | Håndhævelsesforanstaltninger   |
| AR.MED   | Afsnit III – HELBREDSBEVISER                                   | AR.MED   | Afsnit III – HELBREDSBEVISER   |
| AR.MED.315                                       | Gennemgang af undersøgelsesrapporter                           | AR.MED.315                                       | Gennemgang af undersøgelsesrapporter                                     |
| AR.MED.325                                       | Sekundær vurderingsprocedure                                   | AR.MED.325                                       | Sekundær vurderingsprocedure   |
| Tillæg XII til bilag I – Del-AR EASA-blanket 147 | EASA's standardformat for helbredsbeviser                      | Tillæg VI til bilag II – Del-AR EASA-blanket 147 | EASA's standardformat for helbredsbeviser                                |
| <b>Rammeforordning</b>                           |  |  |  |
| OP Artikel 1                                     | Formål og anvendelsesområde                                    | Artikel 1  | Formål og anvendelsesområde  |
| OP Artikel 2                                     | Definitioner   | Artikel 2  | Definitioner   |
| OP Artikel 3                                     | Organisationer, der uddanner piloter                           | Artikel 6  | Organisationer, der uddanner piloter                                     |
| OP Artikel 4                                     | Flyvesimulatortræningsanordninger                              | Artikel 7  | Flyvesimulatortræningsanordninger  |
| OP Artikel 5                                     | Flyvemedicinske centre   | Artikel 8  | Flyvemedicinske centre   |
| OP Artikel 6                                     | Flyveoperationer   | ---  | ---  |
| OP Artikel 8                                     | Ikrafttræden   | Artikel 10                                       | Ikrafttræden   |
| <b>OR.GEN – GENERELLE KRAV</b>                   |  |  |  |
| OR.GEN   | Afsnit I – GENERELT  | OR.GEN   | Afsnit I – GENERELT  |
| OR.GEN.105                                       | Kompetent myndighed  | OR.GEN.105                                       | Kompetent myndighed  |
| OR.GEN.115                                       | Ansøgning om et organisationsbevis                             | OR.GEN.115                                       | Ansøgning om et organisationsbevis                                       |
| OR.GEN.120                                       | Måder for overensstemmelse                                     | OR.GEN.120                                       | Måder for overensstemmelse   |
| OR.GEN.125                                       | Betingelser for godkendelse og rettigheder for en organisation | OR.GEN.125                                       | Betingelser for godkendelse og rettigheder for en organisation           |
| OR.GEN.130                                       | Ændringer i organisationer, som skal certificeres              | OR.GEN.130                                       | Ændringer i organisationer, som skal certificeres                        |
| OR.GEN.135                                       | Fortsat gyldighed  | OR.GEN.135                                       | Fortsat gyldighed  |
| OR.GEN.140                                       | Adgang   | OR.GEN.140                                       | Adgang   |
| OR.GEN.145                                       | Erklæring  | ---  | offentliggøres med udtalelsen om forordningen om flyveoperationer        |
| OR.GEN.150                                       | Resultater   | OR.GEN.150                                       | Resultater   |
| OR.GEN.155                                       | Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem                      | OR.GEN.155                                       | Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem                                |
| OR.GEN.160                                       | Indberetning af hændelser                                      | OR.GEN.160                                       | Indberetning af hændelser  |
| OR.GEN   | Afsnit II – STYRINGSSYSTEM                                     | OR.GEN   | Afsnit II – STYRINGSSYSTEM   |
| OR.GEN.200                                       | Styringssystem   | OR.GEN.200                                       | Styringssystem   |
| OR.GEN.205                                       | Kontrahering og indkøb   | OR.GEN.205                                       | Kontraherede aktiviteter   |
| OR.GEN.210                                       | Krav til personale   | OR.GEN.210                                       | Krav til personale   |
| OR.GEN.215                                       | Krav til faciliteter   | OR.GEN.215                                       | Krav til faciliteter   |
| OR.GEN.220                                       | Registrering   | OR.GEN.220                                       | Registrering   |
| OR.OPS.GEN                                       | OR.OPS.GEN   | CAT.OR   | <b>offentliggøres med udtalelsen om forordningen om flyveoperationer</b> |
| OR.OPS.MLR                                       | OR.OPS.MLR   | CAT.MLR  |  |

| Regelhenvisning CRD   | Regeltitel CRD   | Regelhenvisning udtalelse | Regeltitel udtalelse  |
|---|--|---------------------------|---|
| OR.OPS.AOC  | OR.OPS.AOC   | CAT.AOC                   |   |
| OR.OPS.FC   | OR.OPS.FC  | CAT.FC                    |   |
| OR.OPS.CC   | OR.OPS.CC  | CAR.CC                    |   |
| OR.OPS.TC   | OR.OPS.TC  | CAT.TC                    |   |
| OR.OPS.SEC  | OR.OPS.SEC   | CAT.SEC                   |   |
| <b>OR.ATO – GODKENDE TRÆNINGSORGANISATIONER</b>   |  |                           |   |
| OR.ATO  | Afsnit I – GENERELT  | OR.ATO                    | Afsnit I – GENERELT   |
| OR.ATO.100  | Anvendelsesområde  | OR.ATO.100                | Anvendelsesområde   |
| OR.ATO.105  | Ansøgning  | OR.ATO.105                | Ansøgning   |
| OR.ATO.110  | Krav til personale   | OR.ATO.110                | Krav til personale  |
| OR.ATO.120  | Registrering   | OR.ATO.120                | Registrering  |
| OR.ATO.125  | Træningsprogram  | OR.ATO.125                | Træningsprogram   |
| OR.ATO.130  | Træningshåndbog og driftshåndbog   | OR.ATO.130                | Træningshåndbog og driftshåndbog  |
| OR.ATO.135  | Træningsluftfartøj og FSTD   | OR.ATO.135                | Træningsluftfartøj og FSTD  |
| OR.ATO.140  | Flyvepladser og driftssteder   | OR.ATO.140                | Flyvepladser og driftssteder  |
| OR.ATO.145  | Krav til træning   | OR.ATO.145                | Krav til træning  |
| OR.ATO.150  | Træning i tredjelande  | OR.ATO.150                | Træning i tredjelande   |
| OR.ATO  | Afsnit II – SUPPLERENDE KRAV TIL ATO'ER, DER UDBYDER TRÆNING TIL ANDRE CERTIFIKATER OG RATINGS END LAPL, PPL, SPL OG BPL | OR.ATO                    | Afsnit II – SUPPLERENDE KRAV TIL ATO'ER, DER UDBYDER TRÆNING TIL CPL, MPL OG ATPL OG DE TILHØRENDE RATINGS OG BEVISER |
| OR.ATO.210  | Krav til personale   | OR.ATO.210                | Krav til personale  |
| OR.ATO.225  | Træningsprogram  | OR.ATO.225                | Træningsprogram   |
| OR.ATO.230  | Træningshåndbog og driftshåndbog   | OR.ATO.230                | Træningshåndbog og driftshåndbog  |
| <b>OR FSTD – KRAV TIL ORGANISATIONER, DER ANVENDER FLYVESIMULATORTRÆNINGSANORDNINGER (FSTD) OG FSTD-KVALIFIKATION</b> |  |                           |   |
| OR.ATO  | Afsnit III – SUPPLERENDE KRAV TIL ORGANISATIONER, DER ANVENDER FSTD'ER OG FSTD-KVALIFIKATION                             | OR.FSTD                   | Afsnit I - KRAV TIL ORGANISATIONER, DER ANVENDER FSTD'ER  |
| OR.ATO.300  | Generelt   | OR.FSTD.100               | Generelt  |
| OR.ATO.305  | Vedligeholdelse af FSTD-kvalifikation  | OR.FSTD.105               | Vedligeholdelse af FSTD-kvalifikationen   |
| OR.ATO.310  | Ændringer  | OR.FSTD.110               | Ændringer   |
| OR.ATO.315  | Installation   | OR.FSTD.115               | Installation  |
| OR.ATO.320  | Ekstraudstyr   | OR.FSTD.120               | Ekstraudstyr  |
| OR.ATO  | Afsnit III – SUPPLERENDE KRAV TIL ORGANISATIONER, DER ANVENDER FSTD'ER OG FSTD-KVALIFIKATION (FORTSAT)                   | OR.FSTD                   | Afsnit II – KRAV TIL FSTD-KVALIFIKATION   |
| OR.ATO.350  | Ansøgning om FSTD-kvalifikation  | OR.FSTD.200               | Ansøgning om FSTD-kvalifikation   |
| OR.ATO.355  | Certificeringsspecifikationer for FSTD'er  | OR.FSTD.205               | Certificeringsspecifikationer for FSTD'er   |

| Regelhenvi-<br>sning<br>CRD | Regeltitel CRD  | Regelhenvi-<br>sning<br>udtalelse | Regeltitel udtalelse   |
|-----------------------------|---|-----------------------------------|--|
| OR.ATO.360                  | Kvalifikationsgrundlag  | OR.FSTD.210                       | Kvalifikationsgrundlag   |
| OR.ATO.365                  | Udstedelse af et FSTD-kvalifikationsbevis                                     | OR.FSTD.215                       | Udstedelse af et FSTD-kvalifikationsbevis                                      |
| OR.ATO.370                  | Midlertidig FSTD-kvalifikation  | OR.FSTD.220                       | Midlertidig FSTD-kvalifikation   |
| OR.ATO.375                  | Varighed og fortsat gyldighed   | OR.FSTD.225                       | Varighed og fortsat gyldighed  |
| OR.ATO.380                  | Ændringer i den kvalificerede FSTD  | OR.FSTD.230                       | Ændringer i den kvalificerede FSTD   |
| OR.ATO.385                  | Overdragelse af en FSTD-kvalifikation   | OR.FSTD.235                       | Overdragelse af en FSTD-kvalifikation  |
| OR.ATO.390                  | Registrering  | OR.FSTD.240                       | Registrering   |
| OR.ATO                      | AFSNIT IV – SUPPLERENDE KRAV TIL ATO'ER, DER UDBYDER SPECIFIKKE TRÆNINGSTYPER | OR.ATO                            | AFSNIT III – SUPPLERENDE KRAV TIL ATO'ER, DER UDBYDER SPECIFIKKE TRÆNINGSTYPER |
| OR.ATO.400                  | Generelt  | OR.ATO.300                        | Generelt   |
| OR.ATO.405                  | Klasseundervisning  | OR.ATO.305                        | Klasseundervisning   |
| OR.ATO.410                  | Instruktører  | OR.ATO.310                        | Instruktører   |
| OR.ATO.430                  | Generelt  | OR.ATO.330                        | Generelt   |
| OR.ATO.435                  | Flyvesimulator (full flight simulator)  | OR.ATO.335                        | Flyvesimulator (full flight simulator)   |
| OR.ATO.450                  | Generelt  | OR.ATO.350                        | Generelt   |
| OR.ATO.455                  | Prøveflyvningstræningsorganisationer  | OR.ATO.355                        | Prøveflyvningstræningsorganisationer   |
| OR.AeMC                     | OR.AeMC   | OR.AeMC                           | FLYVEMEDICINSKE CENTRE   |
| OR.AeMC                     | Afsnit I – GENERELT   | OR.ATO                            | Afsnit I – GENERELT  |
| OR.AeMC.105                 | Anvendelsesområde   | OR.AeMC.105                       | Anvendelsesområde  |
| OR.AeMC.115                 | Ansøgning   | OR.AeMC.115                       | Ansøgning  |
| OR.AeMC.135                 | Fortsat gyldighed   | OR.AeMC.135                       | Fortsat gyldighed  |
| OR.AeMC                     | Afsnit II – STYRING   | OR.AeMC                           | Afsnit II – STYRING  |
| OR.AeMC.200                 | Styringssystem  | OR.AeMC.200                       | Styringssystem   |
| OR.AeMC.210                 | Krav til personale  | OR.AeMC.210                       | Krav til personale   |
| OR.AeMC.215                 | Krav til faciliteter  | OR.AeMC.215                       | Krav til faciliteter   |
| OR.AeMC.220                 | Registrering  | OR.AeMC.220                       | Registrering   |