



UTTALELSE NR. 03/2011

FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ

av 19. april 2011

om en kommisjonsforordning om fastsettelse av gjennomføringsregler for krav til myndigheter og krav til organisasjoner

"Krav til myndigheter – Krav til organisasjoner"

Innhold

| | | |
|-----------|--|----|
| I. | Sammendrag | 3 |
| II. | Generelt | 5 |
| III. | Høring..... | 6 |
| IV. | Formålet med Byråets uttalelse..... | 7 |
| V. | Byråets uttalelse – omfang og struktur | 9 |
| VI. | Forklarende memorandum til Part-AR | 12 |
| | Generelt..... | 12 |
| | Høring | 12 |
| | Omfang og virkeområde | 14 |
| | Rammeforordningen – punkter som er relevante for Part-AR..... | 16 |
| | Part-AR Subpart GEN Avsnitt I – Generelt | 18 |
| | Part-AR Subpart GEN Avsnitt II – Styring..... | 19 |
| | Part-AR Subpart GEN avsnitt III – Tilsyn, sertifisering og håndheving..... | 21 |
| | Part-AR Subpart FCL | 24 |
| | Part-AR Subpart CC | 26 |
| | Part-AR Subpart ATO | 27 |
| | Part-AR Subpart FSTD | 28 |
| | Part-AR Subpart AeMC og MED..... | 29 |
| VII. | Forklarende memorandum Part-OR..... | 31 |
| | Generelt..... | 31 |
| | Høring | 31 |
| | Omfang og virkeområde | 33 |
| | Rammeforordningen – punkter som er relevante for Part-OR | 33 |
| | Definisjoner som er relevante for Part-OR | 34 |
| | Part-OR Subpart GEN avsnitt I – Generelt | 35 |
| | Part-OR Subpart GEN Avsnitt II – Styringssystem..... | 38 |
| | Part-OR Subpart ATO | 41 |
| | Part-OR Subpart FSTD..... | 43 |
| | Part-OR Subpart AeMC | 44 |
| VEDLEGG I | | 45 |

I. Sammendrag

Denne uttalelse inneholder forslag til krav til vedkommende myndigheter og organisasjoner når det gjelder flybesetninger i sivil luftfart (flygebesetninger og kabinbesetninger). Forslagene gjelder generelle krav (Subpart GEN) som er felles for flybesetninger og luftfartsoperasjoner, og områdespesifikke krav som gjelder sertifisering av flygebesetning, attester for kabinbesetning, medisinsk sertifisering, godkjente opplæringsorganisasjoner, syntetiske flygetreningsinnretninger¹ og flymedisinske sentre. Kravene som foreslås i denne uttalelse, supplerer de tekniske kravene i Part-FCL, Part-MED og Part-CC.

- **AR.ATO** og **AR.FCL** er basert på eksisterende krav til myndigheter med hensyn til opplæringsorganisasjoner og sertifisering av flygebesetninger, som finnes i JAR-FCL og JAAs felles gjennomføringsprosedyrer (JIP). Det er tatt inn nye bestemmelser for overvåking av kontrollanter.
- **OR.ATO** er basert på de eksisterende kravene til opplæringsorganisasjoner i ICAO Annex 1 (Appendix 2) og JAR-FCL. Alle opplæringsorganisasjoner, også de som bare gir opplæring til flygersertifikat for lett luftfartøy, privatflygersertifikat, ballongflygersertifikat eller seilflygersertifikat, vil måtte inneha et godkjenningssertifikat for opplæringsorganisasjon (ATO).
- **AR.CC** implementerer bestemmelsene i artikkel 8 nr. 4 og 5 bokstav e) i grunnforordningen. AR.FSTD og OR.FSTD er basert på JAR-FSTD fly og helikoptre og JIP til JAR-STD.
- **AR.MED**, **AR.AeMC** og **OR.AeMC** inneholder regler for medisinsk sertifisering av flygebesetninger, krav til vedkommende myndigheter om fortrolig behandling av medisinske opplysninger fra flymedisinske undersøkelser, samt organisatoriske krav til flymedisinske sentre. De foreslåtte reglene er basert på JAR-FCL 3 og relevante kapitler i JAAs felles gjennomføringsprosedyrer (JIP).

Kravene til myndigheter (Part-AR) og organisasjoner (Part-OR) trekker også på eksisterende krav i Section B i luftdyktighetsreglene og implementerer grunnforordningens bestemmelser om interaksjonen mellom godkjente organisasjoner og vedkommende myndighet, samarbeid og informasjonsutveksling mellom medlemsstatene, behovet for umiddelbar reaksjon på sikkerhetsproblemer og vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av bevis, sertifikater, rettigheter, attester og godkjenninger, i henhold til artikkel 7 og 8 i grunnforordningen.

Kravene til myndighetene tar behørig hensyn til de kritiske elementene i et sikkerhetstilsynssystem som definert av ICAO, og skal bidra til å oppfylle standardiseringsmålet fastsatt i grunnforordningen. De omfatter også elementer som er avgjørende for et helhetlig system for styring av flysikkerhet på EU-plan som omfatter både EUs og medlemsstatenes ansvar for sikkerhetsstyring. Derfor er felles krav til myndighetene av direkte betydning for gjennomføringen av Det europeiske flysikkerhetsprogram (EASP).

Kravene til organisasjoner bygger på de viktigste anbefalingene i form av "Consistency of Organisation Approvals" (COra)² og ICAOs standarder for sikkerhetsstyringssystemer (SMS). De er motparten til Part-AR når det gjelder vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av sertifikater og godkjenninger.

¹ Områdespesifikke krav til myndigheter og organisasjoner med hensyn til luftfartsoperasjoner vil bli behandlet i uttalelsen om luftfartsoperasjoner.

² [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).

Part-OR i Subpart GEN tar sikte på å innarbeide relevante ICAO-standarder for SMS og vil derfor inneholde konsoliderte generelle krav til styringssystemer for å sikre kompatibilitet med eksisterende styringssystemer og plikt til å gjennomføre dette for alle organisasjoner som innehar et organisasjonssertifikat i henhold til grunnforordningen. De foreslåtte kravene kan skaleres til organisasjonens størrelse og typen og kompleksiteten ved virksomheten den driver. De er ment å sette en standard for gjennomføringen av SMS i alle godkjente organisasjoner innen flyplasser, lufttrafikkstyring, flysikringstjenester og luftdyktighet.

Reglene som foreslås i denne uttalelse, følger en horisontal regelverksstruktur. I tråd med anbefalingen fra Europakommisjonen forlates den horisontale regelverksstrukturen for å sikre at reglene i forbindelse med den første utvidelsen kan vedtas i god tid. Følgelig vil det bli nødvendig å foreta en rekke endringer i strukturen og ikke-vesentlige tilpasninger av utkastene til regler. Disse endringene vil bli gjort i samarbeid med Europakommisjonen etter at denne uttalelse er offentliggjort. For å lette denne prosessen er kravene til myndigheter og organisasjoner som ble offentliggjort i to separate utkast til regelverk i kunngjøringene om forslag til endring (NPA) og de felles dokumentene som sammenfattet hørings svarene (CRD), gjenstand for én felles uttalelse.

Uttalelsen inneholder et forslag til overgangsregler og muligheter ("opt-outs") til å utsette gjennomføringen i fra seks måneder til tre år, for å ta hensyn til de nye kravene til styringssystem for organisasjoner som for første gang vil få sertifiseringsplikt, samt de endringer i regel materialet som vil måtte gjøres som følge av beslutningen om å endre strukturen i reglene etter offentliggjøringen av uttalelsen.

II. Generelt

1. Formålet med denne uttalelse er å bistå Kommisjonen i fastsettelsen av gjennomføringsregler (IR) for kravene til myndigheter når det gjelder luftfartsoperasjoner og sertifisering av flygebesetninger. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008³ (heretter kalt "grunnforordningen") utgjør en hensiktsmessig, omfattende ramme for fastsettelse og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative framgangsmåter innenfor området sivil luftfart.
2. Formålet med reglene som foreslås, er å fastsette:
 - a. felles administrative krav som skal følges av Byrået og medlemsstatene, om gjennomføring og håndheving av grunnforordningen og dens gjennomføringsregler når det gjelder krav til luftfartsoperasjoner og personell, kalt "Krav til myndigheter" (heretter kalt Part-AR), og
 - b. felles tekniske krav til organisasjoner om gjennomføring og håndheving av forordning (EF) nr. 216/2008 og dens gjennomføringsregler når det gjelder luftfartsoperasjoner og personell, kalt "Krav til organisasjoner" (heretter kalt Part-OR). Kravene i Part-OR gjelder administrasjons- og styringssystemer og vilkårene for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av sertifikater.

De foreslåtte reglene er basert på JAR-FCL og JAR-FSTD, på ICAOs standarder og anbefalte praksis (SARPs), de felles luftfartsmyndighetenes (JAA) relevante felles gjennomføringsprosedyrer (JIP) innen luftfartsoperasjoner og sertifisering av flygebesetninger, og på eksisterende krav i avsnitt B i forordning (EF) nr. 1702/2003⁴ og 2042/2003⁵. De tar også hensyn til følgende EU-rettsakter:

- a. europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet⁶,
 - b. forordning (EU) nr. 996/2010⁷ om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF, og
 - c. direktiv 2003/42/EF⁸ om rapportering av hendelser innen sivil luftfart.
3. Denne uttalelse er vedtatt etter framgangsmåten fastsatt av Det europeiske flysikkerhetsbyrås («Byrået») styre⁹, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i grunnforordningen.

3 Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF, som endret ved forordning (EF) nr. 1108/2009 (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

4 Forordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner (EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6).

5 Forordning (EF) nr. 2042/2003 av 20. november 2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1).

6 EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3–20.

7 Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om undersøkelse og forebygging av ulykker og hendelser innen sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF (EØS-relevant tekst) (EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35–50)

8 Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart (EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23–36).

9 Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved avgivelse av uttalelser og utstedelse av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriale («regelverksprosedyre»). EASA MB 08-2007 av 13.06.2007.

4. Denne uttalelse er basert på følgende NPAer:

- NPA 2008-22b, som inneholder utkast til forslag til gjennomføringsregler (IR) og tilhørende akseptable samsvarsmåter (AMC) og veiledningsmateriale (GM) for krav til myndigheter (Part-AR, Subpart GEN, avsnitt I, II og III, Subpart FCL, ATO, AeMC og MED),
- NPA 2008-22c, som inneholder utkast til forslag til IR og tilhørende AMC og GM for krav til organisasjoner (Part-OR, Subpart GEN, ATO og AeMC),

NPA 2009-02d inneholdt utkast til forslag til IR og tilhørende AMC og GM for krav til vedkommende myndigheter for inspeksjoner på bakken (AR.GEN. avsnitt IV), for luftfartsoperasjoner (AR.OPS) og for kabinbesetning (AR.CC). Disse omfattes ikke av denne uttalelse, men vil bli behandlet i den første uttalelsen som skal offentliggjøres om luftfartsoperasjoner.

III. Høring

5. NPA 2008-22 ble offentliggjort på EASAs nettsted (<http://www.easa.europa.eu>) 31. oktober 2008. NPA 2009-02 ble offentliggjort 30. januar 2009.

Høringsfristen for disse NPAene ble på anmodning fra berørte parter forlenget i samsvar med artikkel 6 nr. 6 i regelverksprosedyren¹⁰ for å sikre overlapping med høringen for NPAene i forbindelse med "first extension"¹¹. Da høringsfristene utløp hhv. 28. mai 2009 (NPA 2008-22) og 31. juli 2009 (NPA 2009-02), hadde Byrået mottatt 9 405 kommentarer til Part-AR og Part-OR fra over 400 kommentatorer, inkludert nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner, private selskaper og privatpersoner. For de to NPAene kom det til sammen inn 18 243 kommentarer.

6. Kommentarene ble gjennomgått i henhold til den felles tilnærmingen til utvidelsen av EUs myndighetsområder som var avtalt mellom Byrået og Europakommisjonen og godkjent av Byråets styre og EASA-komiteen.¹² Den felles tilnærmingen innebærer en trinnvis behandling av reglene for den første utvidelsen slik at tilgjengelige ressurser og komitéframgangsmåten kan konsentreres om forslagene i rekkefølge. Den innebærer også en avansert metode for behandling av kommentarene; på den ene side offentliggjøring i god tid av CRD slik at forordningene kan publiseres innen 8. april 2012, datoen fastsatt i artikkel 70 i grunnforordningen; på den annen side skal Byrået legge fram CRDer som gjør det mulig for berørte parter å lett identifisere endringene i NPAene, samsvar med ICAO og eventuelle andre forskjeller i forhold til EU-OPS¹³/felles luftfartskrav (JAR), alt etter som. Denne framgangsmåten er i tråd med artikkel 7 i EASAs regelverksprosedyre.
7. De endrede tekstene ble drøftet i detalj med revisjonsgruppene nedsatt i forbindelse med NPAs 2008-22 og 2009-02. Revisjonsgruppene var sammensatt med utgangspunkt i sammensetningen av de opprinnelige redaksjonsgruppene nedsatt for regelverksforberedende oppdrag OPS.001 og FCL.001. De opprinnelige redaksjonsgruppene ble utvidet med en del representanter for berørte parter og en representant for Byråets standardiseringsavdeling, i tråd med reglene for deltakelse i regelverksgruppene. Part-AR ble behandlet sammen med Part-OR for å sikre konsistens

¹⁰ Ved Byråets styrevedtak nr. 08-2007, om endring og erstatning av regelverksprosedyren, gjort på styremøte 03-2007 den 13. juni 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

¹¹ Nærmere bestemt NPA 2008-22, om krav til myndigheter og organisasjoner, og NPA 2009-02, om IR for EU-operatorers luftfartsoperasjoner (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.%2015%2009%2009.pdf.

¹³ Kommisjonsforordning (EF) nr. 859/2008 av 20. august 2008 om endring av rådsforordning (EØF) nr. 3922/91 om felles tekniske krav og administrative fremgangsmåter for kommersiell flytransport.

og en effektiv prosess. Prosessen omfattet også tett samordning med revisjonsgruppene som var nedsatt for å behandle de tekniske kravene for luftfartsoperasjoner (OPS) (NPA 2009-02b) og samråd med redaksjonsgruppene nedsatt i forbindelse med den andre utvidelsen (flyplasser, lufttrafikkstyring, flysikringstjenester).

8. CRDene til Part-AR og Part-OR med sammendrag av innkomne kommentarer og Byråets svar på disse, og den endrede teksten som ble resultatet av dette, ble lagt ut på Byråets nettsted 4. oktober 2010. CRDene inneholdt en liste over alle personer og/eller organisasjoner som hadde sendt inn kommentarer. Ved høringsfristens utløp 6. desember 2010 hadde Byrådet mottatt 1 020 reaksjoner på Part-AR og Part-OR fra over 70 kommentatorer, hovedsakelig nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner, ideelle organisasjoner og private selskaper. Ytterligere informasjon om disse reaksjonene og vurderingen av dem med sikte på denne uttalelse er gitt i forbindelse med de aktuelle Subpart- og avsnittsoverskriftene i denne forklarende noten.

IV. Formålet med Byråets uttalelse

9. Unionens regelgiver har i grunnforordningen definerte omfanget av de myndighetsområder og fullmakter som overføres fra medlemsstatene til Fellesskapet, og de grunnleggende sikkerhetsmålene Fellesskapets tiltak skal nå. Unionens regelgiver ga videre Europakommisjonen fullmakt til å bruke komitéframgangsmåten og vedta gjennomføringsregler for grunnforordningen, som generelt beskrevet i betraktning 37 og 38 i grunnforordningen.
10. Grunnforordningen er Europakommisjonens rettsgrunnlag for å vedta krav som medlemsstatenes vedkommende myndigheter skal overholde. Det å ha slike krav er helt nødvendig for å oppnå grunnforordningens fremste mål, nemlig å oppnå og opprettholde et høyt ensartet nivå for sikkerhet innen sivil luftfart. Bare ved å pålegge nasjonale luftfartsmyndigheter felles krav er det mulig å sikre ensartet anvendelse av EUs regelverk på medlemsstatenes territorium.
11. For å kunne regulere sertifikater, bevis og godkjenninger er det en forutsetning at det finnes krav som både søkere, innehavere og vedkommende myndigheter skal oppfylle. Part-AR fastsetter krav til myndigheter som utøver fullmakter i forbindelse med utstedelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av og tilsyn med bevis, sertifikater, rettigheter, attester og godkjenninger, i samsvar med artikkel 7 og 8 i grunnforordningen. De foreslåtte reglene implementerer også de relevante bestemmelsene i artikkel 10, 11, 13, 14, 15, 18 bokstav d), 22, 24 og 54 i grunnforordningen.

Part-OR fastsetter felles tekniske krav som operatører, opplæringsorganisasjoner for flygere, flymedisinske sentre og innehavere av sertifikater for syntetiske flygetreningsinnretninger (FSTD) skal overholde, i samsvar med artikkel 7 og 8 i grunnforordningen. Felles krav til myndigheter og organisasjoner er helt vesentlig for å sikre ensartet anvendelse av EUs regelverk. Dette forutsetter en strømlinjeforming av kravene om tilsyns- og styringssystemer for alle berørte parter innen luftfartsoperasjoner og sertifisering av flygebesetninger.

12. I tråd med prinsippene for utforming av ytelsesbaserte regler har man i arbeidet på denne uttalelse vurdert balansen mellom IR og AMC for å sikre forholdsmessighet og gjøre reglene mer robuste i betraktning av at utviklingen innen digital kommunikasjon, informatikk og andre disipliner åpner for et uendelig antall tekniske alternativer, og at antallet tilgjengelige valgmuligheter bare øker og fører til stadig høyere kompleksitet og økt tetthet. Grunnleggende sikkerhetselementer er definert i IR, mens ikke-grunnleggende gjennomføringsaspekter er satt opp som AMC eller GM. Denne økte kompleksiteten i operasjoner og luftfartsvirksomhet, med mange interaksjoner mellom elementene i systemet, krever at myndigheter og organisasjoner innfører effektive styringssystemer.

13. For å hjelpe medlemsstatene med å oppfylle sine forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen og kontinuerlig øke sikkerheten i sivil luftfart i Europa inneholder Part-AR en del grunnleggende elementer for å opprette et omfattende styringssystem på EU-plan, som omfatter EUs og medlemsstatenes ansvar for sikkerhetsstyring. Med denne rammen vil man sikre samsvar med relevante ICAO-standarder om SMS og statlige sikkerhetsprogrammer (SSP) i alle EU-medlemsstatene. Her støtter Byrået en helhetlig tilnærming til styringssystemer som har SMS som et grunnleggende element i en organisasjons eller myndighets styringssystem. Her er felles krav til myndighetene av direkte betydning for gjennomføringen av Det europeiske flysikkerhetsprogram (EASP). På dette området blir det nå utarbeidet mer detaljerte krav med tilhørende AMC og GM som omfatter sikkerhetsprogrammet på EU-plan og definerer interaksjonen mellom medlemsstatene og Byrået. Dette materialet vil være basert på arbeidet som koordineres av Den europeiske rådgivende komité for flysikkerhet (EASAC), særlig når det gjelder EASP.
14. Part-OR i Subpart GEN tar sikte på å innarbeide relevante ICAO-standarder for SMS og vil derfor inneholde konsoliderte generelle krav til styringssystem for å sikre plikt til å gjennomføre dette for alle organisasjoner som innehar et organisasjonssertifikat i henhold til grunnforordningen. De foreslåtte kravene kan skaleres til organisasjonens størrelse og typen og kompleksiteten ved virksomheten den driver, samtidig som de vil sikre fullt samsvar med relevante ICAO-krav med hensyn til SMS. Byråets forslag fremmer en integrert tilnærming til styringssystemer, som skal omfatte samsvarskontroll og sikkerhetsstyring, snarere enn å legge et annet system oppå eksisterende styringssystemer. Evalueringen av ICAOs standarder og anbefalte praksis (SARPs) med hensyn til SMS avdekket at mange av elementene i ICAOs SMS også dekkes av "Consistency of Organisation Approvals" (COra) -initiativet, som kom i stand med JAA (se også Byråets forhåndskunngjøring om forslag til endring (Advance Notice of Proposed Amendment – A-NPA) 15-2006¹⁴). ICAOs mål om å innføre SMS i alle deler av luftfarten, innebærer nødvendigvis de samme grunnleggende prinsippene med strømlinjeformede krav med hensyn til godkjenning av og tilsyn med organisasjoner og felles krav til styringssystem.
15. Felles, harmoniserte krav til myndighetene, sammen med tilsvarende krav til organisasjonene som skal gjelde for alle områder som hører under luftfartsoperasjoner og flygebesetninger, ble utformet for å bidra til gjennomføringen av de mest relevante anbefalingene som COra munnet ut i. I og med at JAR ble utviklet gravis og mer eller mindre uavhengig for hvert område, var det på mange måter store variasjoner i regel materialet. Implementeringen av JAR avdekket uoverensstemmelser når det gjaldt organisasjonsgodkjenninger. Selv om en del av disse uoverensstemmelsene var berettiget av hensyn til området som ble behandlet, var det mange som ikke var berettiget.
16. Byrået valgte innledningsvis en gradvis tilnærming til harmoniseringen av organisasjonsgodkjenningene. Først ble det tatt hensyn til anbefalingene i utarbeidelsen av utkast til IR for luftfartsoperasjoner og sertifisering av flygebesetninger. I neste skritt var det planlagt å implementere dem i NPAene i tilknytning til den andre utvidelsen (lufttrafikkstyring/flysikringstjenester og flyplasser). På et senere stadium skulle anbefalingene fra COra gjennomføres under luftdyktighetsreglene¹⁵ (forordning (EF) nr. 1702/2003 og 2042/2003), med det mål å sikre fullt samsvar mellom kravene til myndigheter og organisasjoner på alle områder som ligger under Byråets ansvarsområde. Byrået ønsker å understreke betydningen av konsekvens i godkjenningen av organisasjoner for å legge til rette for at EASA-regelverket kan aksepteres av Byråets viktigste motparter, som USAs Federal Aviation Administration

¹⁴ [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).

¹⁵ Luftdyktighetsreglene, som er direkte avledet av JAR, vil kreve gjennomgang med sikte på konsekvens, noe som vil være en forutsetning for å kunne gjennomføre de felles kravene til styringssystem som foreslås med Part-OR med sikte på gjennomføring av SMS på området luftdyktighet.

(FAA) og Transport Canada Civil Aviation (TCCA). Gjensidig godkjenning av godkjenninger og bevis vil bli mye lettere med harmoniserte og strømlinjeformede krav for å gi slike godkjenninger og bevis.

17. Et langsiktig mål for COrA var å få på plass et felles godkjenningssystem med varierende gyldighetsområde, med et standard søknadsskjema og ett enkelt sertifikat med et unikt godkjenningsnummer for organisasjoner med flere godkjenninger, samtidig som det var forskjellige kriterier for hver enkelt godkjenning. Et slikt felles godkjenningssystem vil være en fordel ikke bare fordi et stort antall organisasjoner innehar mer enn én godkjenning, men også fordi godkjente organisasjoner ikke lever i et vakuum. I mange tilfeller har de tette bånd til andre godkjente organisasjoner, og denne tendensen forventes å forsterke seg i tiden framover. Imidlertid er det ikke mulig å nå dette målet uten klar konsensus mellom de berørte parter om behovet for felles, strømlinjeformede krav til myndigheter og organisasjoner som gjelder for alle tekniske områder som EASA-regelverket dekker.
18. En del berørte parter uttrykte tvil om hvorvidt det var hensiktsmessig å vedta en horisontal regelstruktur for alle flysikkerhetsrelaterte regler, og pekte på de vanskeligheter man må forvente når dette prinsippet skal utvides til andre områder under Byråets ansvarsområde, når enda flere parter må komme til enighet om felles krav til myndigheter og organisasjoner, noe som nok kan bli enda vanskeligere. Samtidig anbefalte Europakommisjonen at den horisontale regelstrukturen burde forlates for å kunne sikre at reglene i forbindelse med den første utvidelsen kan vedtas i god tid. De strukturelle endringene og nødvendige ikke-vesentlige tilpasningene til reglene etter omfordelingen på relevante tekniske krav (FCL, kabinbesetning (CC), MED, OPS) vil bli gjort etter at denne uttalelse er publisert på Byråets nettsted. For å legge til rette for disse endringene i utkastet til regelverk er Part-AR og Part-OR slått sammen i en enkelt uttalelse, mens alle punkter som bare gjelder luftfartsoperasjoner, er tatt ut.

Dette gjelder relevante artikler og avsnitt i rammeforordningen, definisjoner og bestemmelser i IR som bare vedrører kommersielle operatører, operatører som må avgi erklæring i samsvar med artikkel 8 nr. 3 i grunnforordningen, og private operatører av andre luftfartøyer enn komplekse motordrevne luftfartøyer. Disse punktene vil bli overført til uttalelsene om luftfartsoperasjoner.

Vedlegg I til denne forklarende noten inneholder en sammenligningstabell som klargjør forholdet mellom referanser og overskrifter i CRDene for Part-AR/Part-OR og denne uttalelse.

V. Byråets uttalelse – omfang og struktur

19. Denne uttalelse gjelder:
 - a. generelle krav til myndigheter og organisasjoner med hensyn til flybesetninger og luftfartsoperasjoner (AR.GEN med unntakt av avsnitt IV "Inspeksjoner på bakken", og OR.GEN),
 - b. særlige krav til myndigheter med hensyn til sertifisering av og tilsyn med flygebesetninger (AR.FCL),
 - c. særlige krav til myndigheter med hensyn til attester for og tilsyn med kabinbesetninger (AR.CC),
 - d. særlige krav til myndigheter og organisasjoner med hensyn til sertifisering av og/eller tilsyn med godkjente opplæringsorganisasjoner (AR.ATO og OR.ATO),
 - e. særlige krav til myndigheter og organisasjoner med hensyn til kvalifisering av FSTDer (AR.FSTD og OR.FSTD),
 - f. særlige krav til myndigheter og organisasjoner med hensyn til sertifisering av flyleger og flymedisinske sentre (AeMC) (AR.MED, AR.AeMC og OR.AeMC), og

områdespesifikke krav til myndigheter og organisasjoner med hensyn til luftfartsoperasjoner (AR.OPS og OR.OPS) og inspeksjoner på bakken (AR.GEN. avsnitt IV¹⁶) som ble publisert med CRDene til Part-AR og Part-OR, vil bli presentert i den første uttalelsen om luftfartsoperasjoner. Denne overføringen av regler gjelder også de særlige IR vedrørende erklæringer (AR.GEN.345 og OR.GEN.145), i og med at disse bare gjelder ikke-kommersielle operatører av komplekse motordrevne luftfartøyer.

Uttalelsen er strukturert som følger:

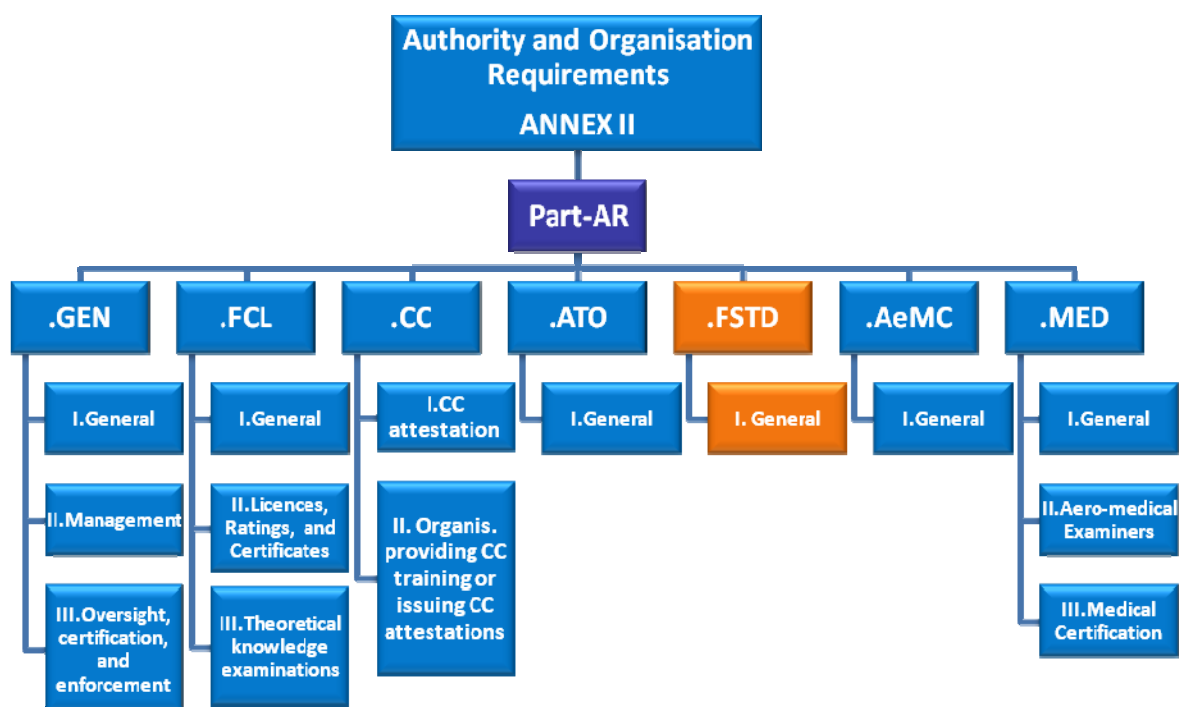
- Rammeforordningen "Krav til myndigheter – Krav til organisasjoner",
- Vedlegg I – Definisjoner brukt i rammeforordningen og i Part-AR og Part-OR,
- Vedlegg II – Krav til myndigheter – Part-AR,
- Vedlegg III – Krav til organisasjoner – Part-OR.

20. Denne uttalelsen inneholder dessuten forslag om to nye Subparter, for å samle alle krav vedrørende FSTDer på ett sted, mens de tidligere var fordelt på AR.ATO og OR.ATO:

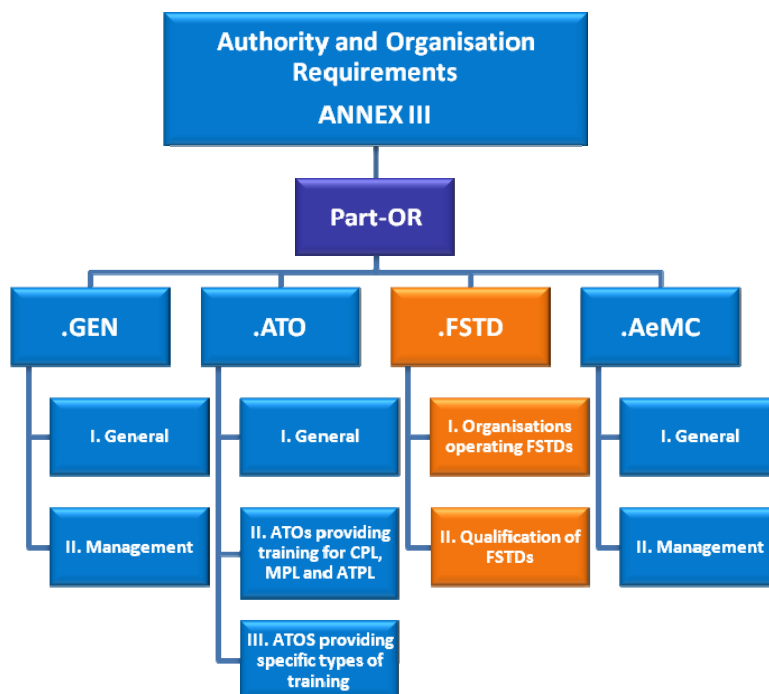
- Subpart AR.FSTD, som inneholder særlige krav med hensyn til kvalifisering av FSTDer,
- Subpart OR.FSTD, med særlige krav som gjelder kvalifisering av FSTDer og organisasjoner som opererer FSTDer.

Oversiktene nedenfor viser strukturen på vedlegg II Part-AR og vedlegg III Part-OR som foreslås i denne uttalelsen.

¹⁶ Bestemmelsene om inspeksjoner på bakken som tidligere var fastsatt i avsnitt IV i AR.GEN, vil bli offentliggjort sammen med kravene til myndighetene angående luftfartsoperasjoner, som Subpart "Inspeksjoner på bakken".



Oversikt 1: Krav til myndigheter



Oversikt 2: Krav til organisasjoner

VI. Forklarende memorandum til Part-AR

Generelt

21. Part-AR inneholder ifølge forslaget i denne uttalelsen syv Subparter, som er videre inndelt i avsnitt, som inneholder både generelle krav og deretter områdespesifikke krav, til den vedkommende myndighet som har ansvar for den enkelte type sertifikat, godkjenning eller aktivitet:
- Part-AR Subpart GEN, generelle krav
 - Part-AR Subpart FCL, særlige krav med hensyn til sertifisering av flygebesetninger
 - Part-AR Subpart CC, særlige krav til myndigheter med hensyn til attester for og tilsyn med kabinbesetninger
 - Part-AR Subpart ATO, særlige krav med hensyn til godkjente opplæringsorganisasjoner
 - Part-AR Subpart FSTD, særlige krav med hensyn til kvalifisering av FSTDer
 - Part-AR Subpart AeMC, særlige krav med hensyn til flymedisinske sentre, og
 - Part-AR Subpart MED, særlige krav med hensyn til sertifisering av flyleger.
22. Teksten som foreslås i denne uttalelsen, gjenspeiler endringene som er gjort i Byråets opprinnelige forslag (som publisert i NPA 2008-22b og 2009-02d) etter den offentlige høringen, samt ytterligere endringer som er gjort i etterkant av gjennomgangen av reaksjonene som kom inn på CRD-dokumentet.

Høring

23. Når det gjelder Part-AR og Part-OR, mottok Byrådet 1 020 reaksjoner fra over 70 kommentatorer, inkludert luftfartsmyndigheter i Østerrike, Belgia, Tyskland, Frankrike, Finland, Italia, Irland, Nederland, Norge, Spania, Sverige, Sveits og Storbritannia i tillegg til yrkesorganisasjoner, ideelle organisasjoner, private selskaper og et par privatpersoner. USAs Federal Aviation Administration (FAA) hadde også gått gjennom CRDene, uten kommentarer. Av alle innkomne reaksjoner gjaldt 530 Part-AR og 490 Part-OR. De aller fleste reaksjonene gjaldt GEN-kapitlene. Cirka 20 % av de 1 020 reaksjonene gjaldt AMC og GM til Part-AR og Part-OR.

Grafen under viser hvordan reaksjonene på Part-AR fordeler seg på de ulike kapitlene.

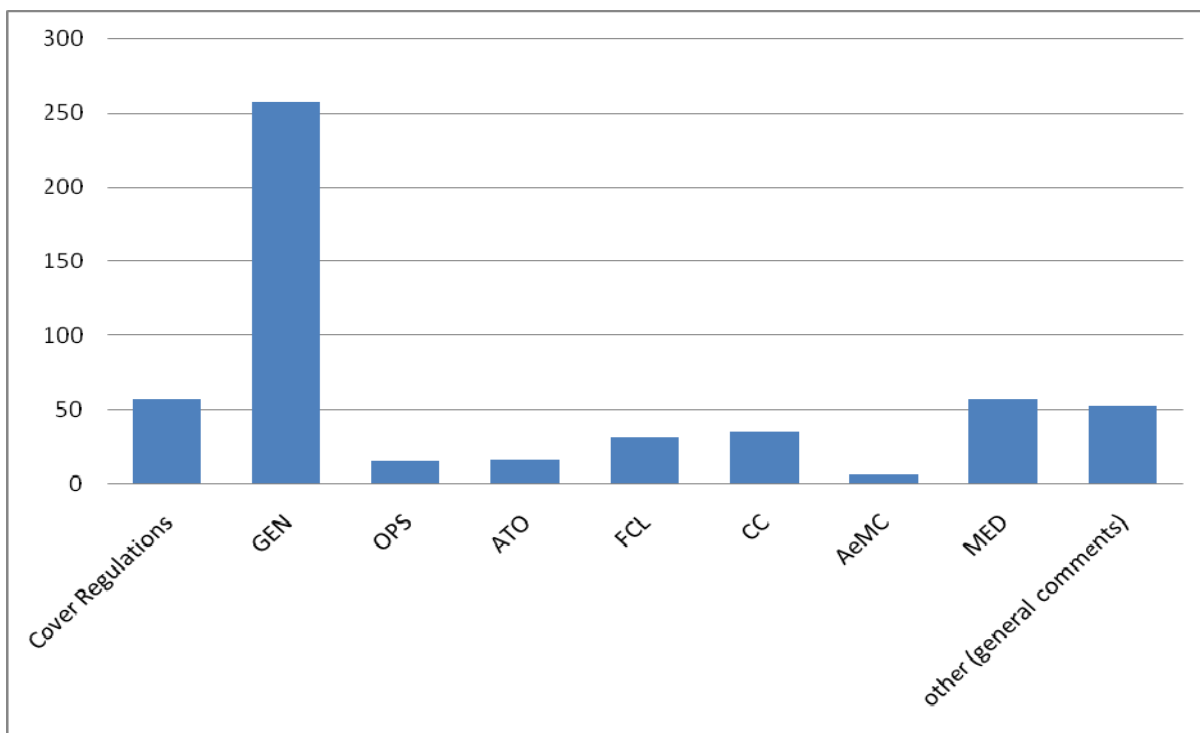


Diagram 1: Reaksjoner på Part-AR – fordeling

24. Opplysninger om reaksjonenes opprinnelse er gitt nedenfor. Ettersom reaksjoner fra organisasjoner som representerer bransjen vanligvis sendes på vegne av enkeltmedlemmer, kan det antas at bransjeorganisasjonene er underrepresentert i dette diagrammet. At flesteparten av reaksjonene stammet fra nasjonale luftfartsmyndigheter, er imidlertid ikke overraskende.

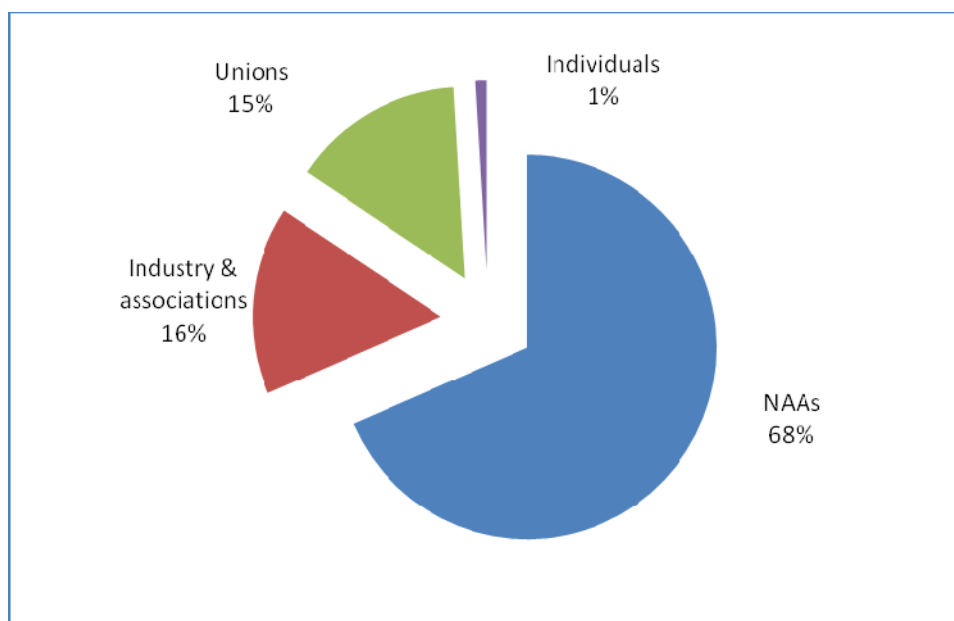


Diagram 2: Reaksjoner på Part-AR – opprinnelse

Omfang og virkeområde

25. Forslaget til Part-AR i denne uttalelsen gjelder sertifisering av flygebesetninger, attester for og tilsyn med kabinbesetninger, godkjenning av og løpende tilsyn med godkjente opplæringsorganisasjoner og flymedisinske sentre, kvalifisering av FSTDer, tilsyn med innehavere av kvalifiseringssertifikater for FSTDer og sertifisering av flyleger. Subpart GEN i Part-AR definerer felles krav til vedkommende myndigheter, det vil si alle krav som kommer til anvendelse på alle tekniske områder som Part-AR gjelder.

Part-AR Subpart GEN, slik den er strukturert i denne uttalelse, har tre avsnitt:

- Avsnitt I Generelt,
- Avsnitt II Styring, og
- Avsnitt III Tilsyn, sertifisering og håndheving.

26. Her implementeres de artiklene i grunnforordningen som gjelder interaksjoner mellom godkjente organisasjoner og vedkommende myndighet, samarbeid og utveksling av opplysninger mellom vedkommende myndigheter og med Byrået, godkjenning av alternative samsvarsmåter til dem som er fastsatt av Byrået, behovet for å reagere umiddelbart på et sikkerhetsproblem, samt vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av bevis, sertifikater og godkjenninger. Subpart GEN inneholder også krav til vedkommende myndigheters organisasjon og styringssystem som har direkte relevans for myndighetenes tilsynskapasitet.

| Grunnforordningen | Krav til myndigheter |
|---|--|
| Artikkel 2 nr. 2 bokstav d) Mål Artikkel 15 Informasjonsnett | Sikkerhetsprogram (artikkel 3 i rammeforordningen) |
| Artikkel 18 Byråets tiltak Artikkel 19 Uttalelser, sertifiseringer og veiledningsmateriale | Samsvarsmåter (AR.GEN.120) |
| Artikkel 7 Flygere | Tilsynskapasitet (artikkel 4 i rammeforordningen) |
| Artikkel 7 Flygere (ATO, AeMC, FSTD) | Tilsyn (AR.GEN.300) Tilsynsprogram (AR.GEN.305) |
| Artikkel 8 Luftfartsoperasjoner | Førstegangs sertifisering (AR.GEN.310 og 315) Endringer – organisasjoner (AR.GEN.330) |
| Artikkel 8 nr. 4 Luftfartsoperasjoner – kabinbesetning | Avvik (AR.GEN.350) Håndheving – personer (AR.GEN.355) |
| Artikkel 10 Tilsyn og håndheving | Tilsyn (AR.GEN.300) Tilsynsprogram (AR.GEN.305) Avvik (AR.GEN.350) Håndheving – personer (AR.GEN.355) |
| Artikkel 13 + vedlegg V Kvalifiserte enheter | Fordeling av oppgaver (AR.GEN.205) |
| Artikkel 14, artikkel 18 bokstav d) Fleksibilitetsbestemmelser | Fleksibilitetsbestemmelser (artikkel 5 i rammeforordningen) |
| Artikkel 15 Informasjonsnett | Informasjon til Byrået (AR.GEN.125) Tilsynsprogram (AR.GEN.305) Styringssystem (AR.GEN.200) |

| Grunnforordningen | Krav til myndigheter |
|--|--|
| Artikkel 14 Flexibilitetsbestemmelser Artikkel 15 Informasjonsnett Artikkel 22 nr. 1 Sertifisering av luftfartsselskaper | Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem (AR.GEN.135) |
| Artikkel 24 Kontroll av reglens anvendelse | Styringssystem (AR.GEN.200) Endringer i styringssystemet (AR.GEN.210) |
| Artikkel 54 Inspeksjoner i medlemsstatene | Endringer i styringssystemet (AR.GEN.210) Oppbevaring av dokumentasjon (AR.GEN.220) |

Tabell 1: Artikler i grunnforordningen som gjennomføres i Part-AR

27. I tråd med den helhetlige systemtilnærmingen er utkastet til krav i Subpart GEN for å sikre størst mulig konsekvens og forenlighet med relevante regler på området flyplasser, lufttrafikkstyring/flysikringstjenester og luftdyktighet. I betraktning av at de foreslåtte IR er av generell karakter, tar de behørig hensyn til de kritiske elementene (CE) i et sikkerhetstilsynssystem som definert av ICAO¹⁷, særlig når det gjelder:

- CE-3: Statens sivile luftfartssystem sikkerhetstilsynsfunksjoner
- CE-4: Kvalifikasjoner og opplæring av teknisk personell
- CE-5: Teknisk veiledning, verktøyer og levering av sikkerhetskritisk informasjon
- CE-6: Sertifiserings-, autorisasjons- og/eller godkjenningsplikter
- CE-7: Overvåkingsplikter
- CE-8: Håndtering av sikkerhetsproblemer.

ICAOs standarder for gjennomføring av et statlig sikkerhetsprogram (SSP) forutsetter at staten har etablert ordninger for å sikre effektiv overvåking av disse kritiske elementene¹⁸.

28. De foreslåtte reglene trekker også på de relevante bestemmelsene i EU-OPS Subpart C "Sertifisering av og tilsyn med operatører"¹⁹ og bestemmelsene i JAA JIP. IRene og tilhørende AMC i Subpart GEN til Part-AR er helt i samsvar med de relevante standarder om sikkerhetstilsyn i ICAO Annex 6²⁰ Part I Appendix 5 og Part III Appendix 1. Unntaket er standard 5.5 "remuneration and conditions of service", der det ikke er mulig å foreslå noe tilsvarende i Part-AR ettersom dette ikke er regulert i EU-regelverket.

¹⁷ Se ICAO Document 9735 *Safety Oversight Audit Manual*, 2nd Edition — 2006, Appendix C – ettersom staten vurderer den faktiske gjennomføringen av de kritiske elementene i et sikkerhetstilsynssystem, defineres dens kapasitet til å sikre sikkerhetstilsyn som et ledd i ICAOs Universal Safety Oversight Audit Programme.

¹⁸ Se ICAO Annex 1 Attachment C og ICAO Annex 6 Attachment J "Framework for the State Safety programme" § 3.1.

¹⁹ CRDene om Part-AR og Part-OR inneholder sammenligningstabeller for EU-OPS og JAR-OPS 3, jf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

²⁰ ICAO Annex 1 inneholder ikke Appendix om sikkerhetstilsyn.

| ICAO Annex 6 Part I – Appendix 5 ICAO Annex 6 Part III – Appendix 1 | EASA-regelverket |
|---|--|
| 1. Primær luftfartslovgivning | Forordning (EF) nr. 216/2008 OR.GEN.140 |
| 2. Særlige forordninger som regulerer virksomheten | Forordning (EF) nr. 216/2008 Grunnleggende krav Forordning (EF) nr. 2042/2003 Part-AR Subpart OPS |
| 3. Den sivile luftfartsmyndighets struktur og sikkerhetstilsynsfunksjoner | AR.GEN.200(a)(2) tilstrekkelig antall ansatte Artikkel 4 i rammeforordningen |
| 4. Teknisk veiledning | AR.GEN.200(a)(1) AR.GEN.300(f) |
| 5. Kvalifisert teknisk personell | AR.GEN.200(a)(2) GM1 og 2-AR.GEN.200(a)(2) |
| 6. Sertifisering | AR.GEN.200(a)(1) – AMC1-AR.GEN.305(b)-OPS AR.GEN.310 – AMC1-AR.GEN.310(a)-OPS |
| 7. Forpliktelser med hensyn til løpende overvåking | AR.GEN.200(a)(1) AR.GEN.300 AR.GEN.305, AMC1-AR.GEN.305(b) |
| 8. Håndtering av sikkerhetsproblemer | AR.GEN.200(a)(1) og AR.GEN.350 AR.GEN.350 |

Tabell 2: Sammenligning mellom relevante ICAO-standarder for tilsyn og Part-AR

29. Subpart GEN i Part-AR inneholder felles krav som kan anvendes på alle typer sertifikater og godkjenninger, og implementerer derfor konklusjonene i JAAs rapport om COra når det gjelder ytelsesbasert tilsyn, strømlinjeformede godkjenningsprosesser som sikrer konsekvens i godkjenningen av organisasjoner der konsekvens er avgjørende for at organisasjonene skal kunne gjennomføre effektive (sikkerhets-) styringssystemer. ICAOs mål om å innføre SMS i alle deler av luftfarten innebærer nødvendigvis de samme grunnleggende prinsippene for styring og godkjenning av organisasjoner.
30. Part-AR bygger altså på eksisterende regelverk og inneholder forslag til krav som er helt i tråd med ICAOs standarder for statenes systemer for sikkerhetstilsyn, og selve kjernen i myndighetsoppgavene definert i IREne som foreslås i denne uttalelsen, er ikke vesentlig forskjellig fra de oppgaver vedkommende myndigheter allerede nå ivaretar. Eventuelle andre oppgaver er hjemlet enten direkte i grunnforordningen (dvs. gjennomføringen av de artiklene som gjelder den første utvidelsen, oppnåelsen av grunnforordningens primære mål med hensyn til sikkerhet, standardisering og harmonisering) eller i ICAO-standardene om opprettelse av et statlig sikkerhetsprogram (SSP).

Rammeforordningen – punkter som er relevante for Part-AR

31. Krav som er rettet til medlemsstatene i motsetning til vedkommende myndigheter er fastsatt i rammeforordningen: Artikkel 3 krever at medlemsstatene og Byrådet skal opprette flysikringsplaner som tar sikte på kontinuerlig forbedring av sikkerheten. Den skisserer også behovet for at medlemsstatene må samordne sine sikkerhetsplaner, ettersom flysikkerheten nå skal styres av EASA-statene i fellesskap. Særlig tillater ikke

dagens myndighetsfordeling i Den europeiske union at en sikkerhetsplan kan gjennomføres isolert i én medlemsstat. Ytterligere materiale vil komme for å befestе den felles gjennomføringen av kravene i ICAOs State Safety Programme (SSP) innenfor den europeiske rammen. Dette vil være basert på arbeidet som koordineres av Den europeiske rådgivende komité for flysikkerhet (EASAC), særlig når det gjelder håndboken i EASP.

32. Artikkel 4 i rammeforordningen inneholder forslag til krav når det gjelder tilsynskapasitet. Disse bestemmelsene er helt i samsvar med ICAO-systemets relevante kritiske elementer i et sikkerhetstilsynssystem, men gir i tillegg medlemsstatene mandat til å sikre at tilsynspersonellet har behørig fullmakt til å utføre sertifiserings- og tilsynsoppgaver og ikke utsettes for interessekonflikter.
33. Artikkel 5 i rammeforordningen definerer hvilken informasjon som skal legges fram i den underretningen som en medlemsstat sender når den anvender fleksibilitetsbestemmelsene fastsatt i artikkel 14 nr. 1, 4 og 6 i grunnforordningen, henholdsvis av Byrået når det innrømmer et unntak i samsvar med artikkel 18 bokstav d) i grunnforordningen²¹. Dette skal ikke medføre ytterligere belastninger men sikre ensartet anvendelse av de relevante bestemmelser og gjøre prosessen med å gi unntak og fravik mer effektiv.
34. Rammeforordningens artikkel 9 gir medlemsstatene plikt til å overføre til Byrået sin dokumentasjon om tilsyn med ATOer og AeMCEr som ligger utenfor medlemsstatenes territorium, ettersom medlemsstatene etter 8. april 2012 ikke lenger vil ha kompetanse i forhold til slike organisasjoner. Byrået vil gi berørte vedkommende myndigheter nærmere opplysninger om overføring av denne dokumentasjonen.

Artikkel 10 i rammeforordningen fastsetter datoen for ikrafttredelse og anvendelse. I vurderingen av behovet for en overgangsperiode eller utsettelse av gjennomføringen av av kravene til myndighetene, tok Byrået i betraktning at de foreslåtte kravene til myndighetene i stor grad er basert på eksisterende regelmateriale og ikke inneholder elementer som er vesentlig nye når det gjelder organiseringen av en vedkommende myndighet når det gjelder sertifisering og tilsyn. Det tok også i betraktning at medlemsstatene, som jo er parter i Chicago-konvensjonen, har hatt systemer for sikkerhetstilsyn på plass i mange år. Og hva viktigere er, så snart de nye reglene kommer til anvendelse, må medlemsstatene være i stand til å behandle alle nye søknader på grunnlag av de nye kravene, noe som innebærer at deres organisasjons- og tilsynssystemer allerede må være oppgradert. Forslaget i CRD om å gi medlemsstatene 12 måneders utsettelse for å oppgradere sine administrative prosedyrer for å overholde de nye reglene, ble bare kommentert av fem europeiske luftfartsmyndigheter; disse ønsket fristen utvidet til 24 måneder. Etter en intern gjennomgang bestemte Byrået seg til slutt for å fjerne hele bestemmelsen ettersom den ikke var i tråd med de "opt-outs" som var foreslått, og spesielt ettersom den risikerte å være i strid med Kommisjonsforordning (EF) nr. 736/2006 om arbeidsmetodene til Det europeiske flysikkerhetsbyrå ved standardiseringsinspeksjoner²². Imidlertid bør det gis ekstra tid til nødvendig tilpasning og oppdatering av de detaljerte tilsynsprosedyrer og tilhørende systemer, f.eks. programvareapplikasjoner, som blir nødvendige på grunn av endringene i henvisningene til regelverk etter beslutningen om å gå tilbake til en vertikal regelverksstruktur. Derfor er det gitt en generell reservasjonsmulighet på 6 måneder i artikkel 10 nr. 2.

Det er redegjort for overgangstiltakene og reservasjonsmulighetene for organisasjoner i punkt 81 til 86 i denne forklarende noten.

²¹ som sist endret ved forordning (EF) 1108/2009.

²² EUT L 240 av 7.9.2002, s. 1.

Part-AR Subpart GEN Avsnitt I – Generelt

35. Avsnitt I supplerer de kravene til medlemsstatene som er definert i rammeforordningen med generelle krav som kommer til anvendelse på vedkommende myndigheter. Den tar først og fremst sikte på å underlette samarbeidet og informasjonsutvekslingen mellom myndigheter og Byrået og mellom myndigheter. Disse bestemmelsene er utledet av høynivåkravene fastsatt i grunnforordningen (særlig artikkel 5 nr. 5, 7 nr. 6, 8 nr. 5, 10, 15, 22 nr. 1 og artikkel 24). Avsnitt I inneholder også forpliktelser med hensyn til tilsynsdokumentasjon som supplerer de relevante bestemmelsene om tilsynskapasitet i rammeforordningen med henvisning til ICAO kritisk element CE-5 "Technical guidance, tools and the provision of safety-critical information".
36. Avsnitt I krever videre at vedkommende myndigheter legger fram informasjon av sikkerhetsmessig betydning for Byrået (AR.GEN.125(b)). Selv om direktiv 2003/42/EF²³ definerte begrepet obligatorisk rapportering i tilfelle av alvorlige hendelser, mente man at de tilhørende gjennomføringstiltakene²⁴ ikke fastsetter eksplisitte krav om å gi Byrået all tilgjengelig sikkerhetsinformasjon i et egnet format. Byrået bør typisk underrettes om problemer som gjelder konstruksjon, operasjonelle bruksdata (OSD) og operativ sikkerhet som identifisert i EASP eller områder spesifikt identifisert av Byrået som et sikkerhetsproblem. AR.GEN.125(b) vil bli supplert med AMC-materiale som vil bli produsert i forbindelse med arbeidet som pågår innenfor rammen av Byråets interne system for rapportering av hendelser (Internal Occurrence Reporting System – IORS). Dette vil i sin tur gi Byrået et viktig verktøy for å utarbeide den årlige sikkerhetsrapporten som lovgiver krever²⁵.
37. Avsnitt I inneholder krav om behandling av alternative samsvarsmåter til de akseptable samsvarsmåtene utstedt av Byrået. Begrepet akseptable samsvarsmåter (AMC) slik det brukes i artikkel 18 og 19 i grunnforordningen, benyttes primært for å kvalifisere teknisk/prosedyremessig materiale som medlemsstatene og industrien skal bruke i gjennomføringen av grunnforordningen og dens gjennomføringsregler. I så måte er en AMC en illustrasjon på en måte å overholde reglene på. Fordi det tilhørende materialet utstedt av Byrået ikke har lovs kraft, kan det ikke pålegge regulerte personer plikter, og de kan bestemme seg for å godtgjøre samsvar med gjeldende krav ved hjelp av andre metoder. Imidlertid var det lovgivers intensjon at dette materialet skulle gi søkerne rettssikkerhet og bidra til ensartet gjennomføring, og lovgiver ga det derfor en formodning om samsvar med regelverket. En AMC forplikter vedkommende myndigheter slik at regulerte personer som overholder den, må anses å overholde loven. Imidlertid innrømmes fleksibilitet slik at berørte parter kan foreslå alternative samsvarsmåter for sin vedkommende myndighet, og forutsatt at de kan godtgjøre at et tilsvarende sikkerhetsnivå kan garanteres, kan disse alternative samsvarsmåtene godkjennes og gjennomføres.
38. Forslaget som fremmes med CRD, tok sikte på å sikre ensartet behandling av slike alternativer av vedkommende myndigheter og sikre full åpenhet, noe som mangler med dagens system. Rettsgrunnlaget for ordningen med alternative samsvarsmåter og pliktene for vedkommende myndigheter er blant annet å finne i artikkel 5 nr. 5, 7 nr. 6 og 8 nr. 5 i grunnforordningen, som fastsetter at det skal vedtas IRer for hvordan sertifikater og godkjenninger skal utstedes, opprettholdes og endres. Ettersom alternative samsvarsmåter hovedsakelig er et måte søkere bruker for å godtgjøre samsvar med IRene, mente Byrået det var nødvendig å fastsette en prosedyre for

²³ Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart (EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23).

²⁴ Artikkel 2 i kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 av 12. november 2007 om fastsettelse av gjennomføringsregler for registrering i et sentralt datalager av opplysninger om hendelser i sivil luftfart som utveksles i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF (EØS-relevant tekst) (EUT L 294 av 13.11.2007, s. 3).

²⁵ Artikkel 15 nr. 4 i grunnforordningen.

hvordan både søkere og myndigheter skal forholde seg til disse alternative samsvarsmåtene. Når det gjelder Byråets rolle og forpliktelser, ligger rettsgrunnlaget i de fullmakter Byrådet er gitt til å overvåke vedkommende myndigheters gjennomføring av reglene og standardisere deres ytelse (se artikkel 10 og 24 i grunnforordningen).

39. For å sikre standardisering og harmonisering er det fastsatt en forpliktelse for vedkommende myndighet til å underrette Byrådet om hver enkelt alternative samsvarsmåte som den benytter eller har godkjent, samt til å gjøre tilgjengelig for alle organisasjoner og personer den fører tilsyn med, de alternative samsvarsmåter vedkommende myndighet selv benytter for å sikre samsvar med gjeldende regler. Dermed er vedkommende myndigheter pålagt en ny oppgave, som imidlertid kan gjennomføres på grunnlag av eksisterende ordninger og framgangsmåter. Derfor antas den ytterligere belastningen bare å bli begrenset.

Kommentarene til NPA og reaksjonene på CRD gjorde det klart at et flertall av de berørte parter ønsker at Byrådet systematisk skal forhåndskontrollere alle alternative samsvarsmåter før vedkommende myndighet godkjenner og/eller gjennomfører dem. Det sentrale argumentet er å opprettholde like konkurransevilkår og eliminere den usikkerhet som lå i at alternative samsvarsmåter godkjent av vedkommende myndighet uten at Byrådet var involvert, eventuelt kan bli utfordret på et senere tidspunkt, f.eks. under en standardiseringsinspeksjon. Grunnforordningen gir ikke noe mandat for en slik forutgående godkjenning fra Byrådet, ettersom gjennomføringen av reglene overlates til medlemsstatene. Følgelig er ikke dette mulig med dagens system. Men for å ta hensyn til berørte parters bekymringer foreslås en mellomløsning ved eksplisitt å kreve at vedkommende myndighet skal opprette et system for konsekvent evaluering av og kontroll med alle alternative samsvarsmåter. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at bruken av samsvarsmåter godkjent av en vedkommende myndighet, er begrenset til organisasjoner som samme myndighet fører tilsyn med. Dette betyr at andre organisasjoner som ønsker å bruke samme alternative samsvarsmåte, må få dem behandlet på nytt hos sin vedkommende myndighet.

40. I lys av de reaksjonene som er kommet inn på CRD-dokumentet, har Byrådet endelig forenklet definisjonene ved å utelate termen "ytterligere samsvarsmåter" og utvide definisjonen av "alternative samsvarsmåter" til å dekke både samsvarsmåter som innebærer et alternativ til en eksisterende AMC, og nye metoder for å godtgjøre samsvar med grunnforordningen og dens gjennomføringsregler for forhold som ikke er omfattet av noen tilhørende AMC vedtatt av Byrådet.

Part-AR Subpart GEN Avsnitt II – Styling

41. Avsnitt II forutsetter at vedkommende myndighet skal opprette og opprettholde et styringssystem med sikte på å overholde sine forpliktelser og ivareta sitt ansvar i henhold til Part-AR. De viktigste elementene i et slikt styringssystem er parallelle til de typiske styringssystemkravene som gjelder for organisasjoner:
- dokumenterte retningslinjer og prosedyrer,
 - tilstrekkelig kvalifisert personell i tilstrekkelig antall, herunder plikt til å planlegge tilgjengeligheten av personell,
 - utnevning av personer til å lede ulike virksomhetsområder,
 - tilfredsstillende fasiliteter og lokaler,
 - en funksjon for å overvåke styringssystemets samsvar, herunder utnevning av en person eller en gruppe personer med ansvar for samsvarskontrollfunksjonen,
 - behovet for å sikre at sertifiserings- og tilsynsoppgaver som utføres på vegne av vedkommende myndighet, er i samsvar med gjeldende krav,
 - et system for å identifisere endringer som berører styringssystemet, og for å iverksette tiltak for å sikre at det til enhver tid er effektivt, og

- et system for oppbevaring av dokumentasjon for å sikre sporbarhet for alle oppgaver som er utført.
42. Disse styringssystemkravene er supplert med et spesifikt krav om prosedyrer for effektiv informasjonsutveksling med og bistand til andre myndigheter, som utdyper kravene i artikkel 15 nr. 1 i grunnforordningen. Det felles kravsettet til vedkommende myndigheter om styringssystemer som foreslås i avsnitt II, er direkte forbundet med ICAO-systemets kritiske elementer i et sikkerhetstilsynssystem CE-4 "Technical personnel qualification and training" og CE-5 "Technical guidance, tools and the provision of safety critical information". Disse kravene understøtter gjennomføringen av statlige sikkerhetsprogrammer (SSP) og skal bidra til å skape et effektivt tilsynssystem som gjør det lettere for regulerte organisasjoner å implementere styringssystemer i tråd med Part-OR og oppmuntrer dem til å gjøre det.
43. Med sikte på å fremme standardiseringsprosessen og legge til rette for at tilsynet skal bli løpende²⁶, krever avsnitt II også at vedkommende myndigheter gir Byrået relevant dokumentasjon på sitt styringssystem og endringer i dette.
44. Når det gjelder bruk av kvalifiserte enheter (AR.GEN.205), var en del medlemsstater uenige i at Part-AR skulle inneholde konkrete bestemmelser, med den begrunnelse at dette var tilstrekkelig dekket av grunnforordningens artikkel 13 og vedlegg V. Byrået mener på sin side at grunnforordningen ikke fastsetter hvordan klart angitte forpliktelser skal sikres, og opprettholder derfor bestemmelsene, dog i en endret form, slik at regelen nå fastsetter at vedkommende myndighet skal tildele sertifiserings- og tilsynsoppgaver til fysiske eller juridiske personer, og fokuserer på kriteriene som skal oppfylles. Slike spesifikke regler tar sikte på å sikre at enhver sertifiserings- eller tilsynsoppgave som utføres på vegne av vedkommende myndighet, oppfyller gjeldende krav, tilsvarende det som kreves av organisasjoner når de setter ut virksomhet som er innenfor gyldighetsområdet for deres godkjenning. Denne nye Iren er av direkte betydning for å sikre et høyt sikkerhetsnivå i sertifiserings- og tilsynsarbeidet som vedkommende myndighet utfører, i tillegg til ensartet gjennomføring av de relevante bestemmelser i grunnforordningen.
45. Selv om bestemmelsene i avsnitt II er avledet av eksisterende krav, f.eks. kravene i avsnitt B i forordning (EF) nr. 2042/2003 når det gjelder organisasjonsstrukturen hos vedkommende myndighet, kvalifikasjon og opplæring, prosedyrer, fasiliteter, oppbevaring av dokumentasjon og så videre, innebærer de at vedkommende myndigheter ilegges noen nye oppgaver:
- a. overføring til Byrået av prosedyrer og endringer av prosedyrer, informasjon til Byrået om endringer som berører styringssystemet (AR.GEN.200(d) og AR.GEN.210(c)),
 - b. definisjon og implementering av prosedyrer for deltakelse i gjensidig informasjonsutveksling med og bistand til andre vedkommende myndigheter (AR.GEN.200(c)), og
 - c. gjennomføring av et system for samsvarskontroll (AR.GEN.200 (a)(4) og (5)), herunder gjennomføring av et system for førstegangs og løpende vurdering av fysiske og juridiske personer som utfører sertifiserings- eller tilsynsoppgaver på vegne av vedkommende myndighet (AR.GEN.205).

Mens det for oppgavene under a. og b. må kunne antas at myndighetene kan ty til eksisterende ressurser og kommunikasjonskanaler, vedgås det at å gjennomføre

²⁶ Den løpende overvåkingsmetoden (Continuous Monitoring Approach – CMA) vil innebære at det opprettes et system for løpende overvåking av medlemsstatene etter en harmonisert, konsekvent metode. Overvåkingen av medlemsstatenes sikkerhetstilsynskapasitet vil være basert på følgende fire nøkkeltrinn: 1) innsamling og validering av sikkerhetsdata, 2) analyse og måling av nivået på sikkerhetstilsynskapasitet, 3) identifisering av mangler og vurdering av tilknyttede risikoer, og 4) utarbeidelse og gjennomføring av strategier for risikoreduksjon.

oppgave c. vil kunne kreve ytterligere ressurser. Medlemsstatenes ansvar for å gi vedkommende myndigheter nødvendig tilsynskapasitet og nødvendige ressurser for å kunne utføre sine oppgaver i samsvar med gjeldende krav, er klart fastsatt i artikkel 4 nr. 4 i rammeforordningen. Dette er det rettslige grunnlaget som skal sikre finansiering av alle tilleggsoppgaver. I denne sammenheng er det verdt å notere seg at et effektivt styringssystem, herunder effektiv samsvarskontroll, kan være et viktig bidrag til å sikre kostnadseffektivitet i sertifiserings- og tilsynsprosessene.

46. Dessuten inneholder bestemmelsene i avsnitt II nå forpliktelser:

- a. for vedkommende myndigheter til å føre en liste over alle organisasjonssertifikater, kvalifiseringssertifikater for FSTD og sertifikater, rettigheter, bevis og attester som er utstedt til personer (AR.GEN.220(b)),
- b. for vedkommende myndigheter til å føre register over evalueringen av alternative samsvarsmåter som er foreslått av organisasjoner underlagt sertifisering, og over vurderingen av alternative samsvarsmåter som brukes av vedkommende myndighet selv, og
- c. til å gjennomføre et system for planlegging av tilgjengeligheten av personell (AR.GEN.200(a)(2)).

Selv om dagens regler ikke inneholder slike uttrykkelige krav, kan det antas at vedkommende myndigheter allerede, som et ledd i sin administrasjon av sertifikater og godkjenninger og i sin forvaltning av personalet, har de systemer som trengs for å oppfylle disse nye kravene.

Part-AR Subpart GEN avsnitt III – Tilsyn, sertifisering og håndheving

47. Dette avsnittet i Part-AR Subpart GEN inneholder de nødvendige elementer for interaksjonen mellom vedkommende myndighet og regulerte personer og organisasjoner. Det beskriver generelle tilsynsprinsipper, elementene i tilsynsprogrammet og spesifikke tiltak, funksjoner og ansvarsområder for vedkommende myndigheter med ansvar for prosessene i forbindelse med sertifisering, løpende tilsyn og håndheving. Det er basert på etablerte prosedyrer i eksisterende forordninger. Reglene om tilsyn tar hensyn til de overordnede kravene i grunnforordningen om å sikre at tilsynet ikke er begrenset til organisasjoner og personer som er sertifisert av vedkommende myndighet.

De aktuelle bestemmelsene stammer fra JAA JIP til JAR-OPS og JAR-FCL, samt eksisterende krav i avsnitt B i forordning (EF) nr. 1702/2003 og 2042/2003. De relevante artiklene i grunnforordningen er for OPS artikkel 8 nr. 5, for FCL artikkel 7 nr. 6, og for fellestilsyn artikkel 10, 11 og 15. På grunnlag av tilbakemeldingene fra berørte parter vil det komme mer spesifikke instruksjoner med hensyn til førstegangs sertifisering og tilsyn, som særlig omhandler prosesser, personalets kvalifikasjoner og antall, gyldigheten av sertifikater og rettigheter for flygeinstruktører osv., i AMC og GM.

48. Forslaget i NPA inneholdt elementer fra anbefalingene fra CO_RA om å utstede ett enkelt organisasjonssertifikat til organisasjoner som innehar godkjenninger i henhold til mer enn én Part. Analysen av kommentarene til NPA viste klart at det ikke var støtte for konseptet "ett enkelt sertifikat". Bransjens bekymringer går på at ICAO ikke krever en "ramme-organisasjonsgodkjenning" på toppen av AOC – dermed ville et slikt enkelt sertifikat innebære europeiske særregler som ikke anerkjennes internasjonalt. Vedkommende myndigheter kommenterte at vilkårene for utstedelse av et enkelt sertifikat og forbindelsen til det frittstående organisasjonssertifikatet og de områdespesifikke sertifikatene (AOC, ATO, AeMC) ikke var klart definert. De påsto videre at ordningen med ett enkelt organisasjonssertifikat ville føre til en betydelig merbelastning for myndighetene som ikke var berettiget av sikkerhetshensyn. Ettersom hovedmålene med konseptet med et enkelt organisasjonssertifikat kan oppnås uten å pålegge utstedelse av ett enkelt sertifikat, aksepterte Byrået å gå fra dette konseptet. For å sikre effektivt tilsyn er det langt mer relevant å rasjonalisere tilsynsprogrammet for

organisasjoner som innehar godkjenninger i henhold til mer enn én Part, enn å utstede et frittstående organisasjonssertifikat. Som beskrevet i AMC til AR.GEN.305, er det tillatt å gi organisasjoner sertifisert i henhold til mer enn én Part godskrivning for revisjonskrav.

49. NPA inneholdt også et forslag om fellestilsyn ("cooperative oversight")²⁷ for å skape et grunnlag for mest mulig effektivt tilsyn med aktiviteter som ikke er geografisk begrenset til den medlemsstaten der sertifikatet er utstedt. Hovedmålet med bestemmelsene om fellestilsyn er å få en europeisk dimensjon på tilsynet ved å oppmuntre til best mulig utnyttelse av tilsynsressursene lokalt, samtidig som det sikres at alle personer, organisasjoner og luftfartøyer er gjenstand for regelmessig tilsyn. Dette ville være i tråd med noen av de konkrete anbefalingene fra "Conference of Directors General of Civil Aviation on a Global Strategy for Safety Oversight" (som ble avholdt i ICAOs hovedkvarter i 1997), der flysikringsdirektørene vektla nødvendigheten av å samordne og harmonisere prinsipper og prosedyrer for sikkerhetstilsyn globalt og understreket fordelene ved å innta et regionalt fokus. Byråets forslag avfødte mange kommentarer. De fleste kom fra vedkommende myndigheter, som var bekymret for at tilsynsansvaret skal bli utvannet, og for de praktiske sidene ved samarbeidet mellom myndigheter, der ulike rettssystemer og språkbarrierer kan utgjøre potensielle hindringer. Industriens bekymringer gjaldt hovedsakelig den tilleggsbelastning og mulige duplisering av tilsynet med organisasjoner som driver virksomhet i flere medlemsstater.
50. I tråd med anbefalingene fra revisjonsgruppen for AR/OR og etter et eget møte med representanter for Den rådgivende gruppe av nasjonale myndigheter (Advisory Group of National Authorities – AGNA) ble det i de relevante bestemmelsene i AR.GEN. avsnitt III tatt hensyn til de problemene berørte parter tok opp. En risikobasert tilnærming som primært vurderer sikkerhetsprioriteringene identifisert i den statlige sikkerhetsplanen nevnt i artikkel 3 i rammeforordningen, skal brukes for å fastsette omfanget av tilsynet med virksomhet som utføres på medlemsstatens territorium av personer eller organisasjoner som ikke er sertifisert av vedkommende myndighet. Hovedansvaret til den vedkommende myndighet som har utstedt sertifikatet, forblir uendret. Forslaget er supplert med bestemmelser om samarbeid på frivillig grunnlag i form av avtaler mellom myndigheter slik at denne delen av tilsynet kan utføres av myndigheten på hvis territorium aktiviteten drives, slik at disse aktivitetene blir mer synlige. Dette burde gi best mulig utnyttelse lokalt av vedkommende myndighets ressurser. IREne om avvik og håndheving (AR.GEN.350 og AR.GEN.355), ble endret tilsvarende. AR.GEN.350 ble videre endret for å være i tråd med AR.CC når det gjelder forfalskning og bedrageri. En ny bokstav AR.GEN.300(f) er kommet til for å få med den bestemmelsen som tidligere var fastsatt i AR.GEN.425(a), og sistnevnte er flyttet til forordningen om luftfartsoperasjoner.
51. Selv om Byrådet endret sitt forslag om fellestilsyn på bakgrunn av de bekymringene medlemsstatene ga uttrykk for, insisterer det på betydningen av å utvide tilsynet til alle aktiviteter på en medlemsstats territorium og av styrket samarbeid mellom vedkommende myndigheter i medlemsstatene for å takle de utfordringer som det felles marked utgjør, der et økende antall flygere og operatører, men også flygekontrollanter og flyleger kan utøve sine rettigheter i en annen EU-medlemsstat enn den som primært har tilsynsansvaret for dem. Derfor foreslår Byrådet en revisjon av gjennomføringen av bestemmelsene om fellestilsyn og hvordan tilsynet skal virke i fremtiden, ikke bare for å avdekke mulige hull i tilsynet så tidlig som mulig, men også for å fastslå behovet for mer spesifikke bestemmelser, med sikte på å øke tilsynskapasiteten på europeisk plan, både med hensyn til sikkerheten og til effektiv ressursutnyttelse.
52. Et annet viktig element som ble foreslått i denne NPAen, er at tilsynet blir risikobasert og ytelsesbasert, noe som også har sin opprinnelse i COra-initiativet. Etter en vurdering av kommentarene til NPA er det opprinnelige tilsynsintervallet på 24 måneder i IREne, flyttet til AMC til AR.GEN.305 i CRD-dokumentet, for å gi fleksibilitet. Denne flyttingen til AMC-nivå utløste reaksjoner fra berørte parter der de ga uttrykk for alvorlig bekymring

²⁷ Begrepet "fellestilsyn" ("collective oversight") som brukes i den forklarende noten til NPA 2008-22 er nå erstattet med "cooperative oversight", som gir et bedre bilde av formålet med de aktuelle bestemmelsene.

for hvordan et rent risikobasert system skal kunne gjennomføres på det nåværende stadium: De mente et slikt system ikke burde vedtas før regulerte organisasjoner har oppnådd en tilstrekkelig grad av modenhet i sine sikkerhetsstyringssystemer og vedkommende myndigheter har fått innsyn i deres sikkerhetsresultater gjennom innsamling og analyse av relevante data. En del berørte parter kommenterte videre at den fleksibiliteten dette innebærer i en del medlemsstater ville kunne brukes til å begrunne ytterligere reduksjon i vedkommende myndigheters ressurser. På bakgrunn av disse bekymringene gikk Byrået med på å sette 24-månedersintervallet tilbake til IR-nivå og foreslår nå en rekke kriterier for å forlenge eller forkorte dette standardintervallet for tilsyn. Disse bestemmelsene gjelder organisasjoner sertifisert av vedkommende myndighet og innehavere av kvalifiseringssertifikater for FSTD.

53. AR.GEN.300 og AR.GEN.305 inneholder generelle krav til tilsynet med personer gjennom inspeksjoner. En del organisasjoner for berørte parter og ideelle organisasjoner reagerte på disse bestemmelsene, bestred behovet for uanmeldte inspeksjoner og mente at bestemmelsene ville føre til merkostnader som ville bli skjøvet over på sertifikatnehaverne. En AMC vil bli inntatt for å klargjøre at tilsynet med personer som innehar et sertifikat, et bevis, en rettighet eller en attest, normalt bør være sikret i tilsynet med organisasjoner der disse personene utøver sine privilegier. Dessuten bør vedkommende myndighet kontrollere samsvar med gjeldende krav når de påtegner eller gjenutsteder rettigheter. Videre bør vedkommende myndighet, for å utøve sitt tilsynsansvar på en hensiktsmessig måte, utføre et visst antall uanmeldte kontroller. AMC vil gjenspeile bestemmelsene i ICAO Document 9379 "Manual of procedures for the establishment and management of a State's personnel licensing system".
54. Bestemmelsene angående "indirekte godkjenning" av visse typer organisatoriske endringer som ble foreslått i NPA, er revidert. Dette behandles nå i AR.GEN.330 "Endringer – organisasjoner", og endringer klassifiseres enten som endringer som krever forutgående godkjenning eller som endringer som ikke krever forutgående godkjenning fra vedkommende myndighet. Videre er det lagt til bestemmelser for organisasjoner som ønsker å gjennomføre endringer uten forutgående godkjenning fra vedkommende myndighet: Organisasjonen skal ha en prosedyre som definerer omfanget av slike endringer og beskriver hvordan disse vil bli styrt, og prosedyren skal legges fram for vedkommende myndighet for godkjenning (jf. AR.GEN.310(c)). De endrede bestemmelsene oppfyller fullt ut formålet med "indirekte godkjenning" eller endringer som "kan aksepteres av myndigheten".
55. De foreslåtte IRene om avvik og tvangstiltak er endret for å ta med beskrivelsen av avvik som tidligere var gitt i Part-OR, og for å tilpasse dem til endringer i AR.GEN.300 og AR.GEN.305 om fellestilsyn. Dessuten ble alle henvisninger til sanksjoner strøket, ettersom disse er gjenstand for gjeldende nasjonale regler til gjennomføring av artikkel 68 i grunnforordningen. Endelig ble gjennomføringsperioden for korrigerende tiltak endret for å være i tråd med eksisterende krav i reglene om kontinuerlig luftdyktighet.
56. Siden en stor del av de IRene som foreslås med avsnitt III i AR.GEN er basert på eksisterende krav, og i betraktning av medlemsstatenes forpliktelser i henhold til ICAO til å gjennomføre effektive tilsynssystemer som ledd i deres statlige sikkerhetsprogram, er de oppgaver som faktisk er helt nye eller som ikke skriver seg fra forpliktelsene i henhold til Chicago-konvensjonen, begrenset til forpliktelsene til å:
 - a. underrette personer og organisasjoner som er gjenstand for en tilsynsavtale mellom vedkommende myndigheter (AR.GEN.300(e)),
 - b. godkjenne organisasjonens prosedyre med hensyn til endringer som ikke krever forutgående godkjenning (AR.GEN.310(c)),
 - c. underrette vedkommende myndighet som har utstedt sertifikatet, dersom det påvises manglende overholdelse av gjeldende krav av en organisasjon sertifisert av vedkommende myndighet i en annen medlemsstat eller Byrået, samt gi opplysninger om avviksnivå (AR.GEN.350(e)), og

- d. underrette vedkommende myndighet som har utstedt sertifikatet, beviset, rettigheten eller attesten, dersom det påvises manglende overholdelse av gjeldende krav av en person sertifisert av vedkommende myndighet i en annen medlemsstat (AR.GEN.355(e)).

Det forutsettes at myndighetene kan benytte eksisterende ressurser, tilsyns- og sertifiseringsprosesser og kommunikasjonskanaler til å utføre disse tilleggsoppgavene.

Part-AR Subpart FCL

57. Subpart AR.FCL definerer særlige krav til myndighetene i forbindelse med sertifisering av flygebesetninger. Kapitlet inneholder 3 avsnitt:

- Avsnitt I Generelt
- Avsnitt II Sertifikater, rettigheter og bevis
- Avsnitt III Teorieksemener.

Avsnitt I i fastsetter generelle krav og inneholder bestemmelser om dokumentasjon som vedkommende myndighet skal oppbevare i tilknytning til sin sertifiseringsvirksomhet.

Avsnitt II inneholder ytterligere bestemmelser om sertifikater, rettigheter og bevis. Det inneholder krav som gjelder prosedyrene for utstedelse, forlengelse og gjenutstedelse av et sertifikat, overvåking av kontrollanter, særlig informasjon til kontrollanter, sertifikatenes gyldighetsperiode, prosedyren for ny utstedelse (re-issuing) av et sertifikat og bestemmelser om begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av et sertifikat, en rettighet eller et bevis.

Avsnitt III inneholder bestemmelser om prosedyrene ved teorieksemener.

58. AR.FCL er hovedsakelig basert på eksisterende krav til myndighetene i JAR-FCL med hensyn til sertifisering av opplæringsorganisasjoner og flygebesetninger. På grunnlag av kommentarene som kom inn og de videre drøftingene med medlemsstatene, er den viktigste endringen gjort i ordningen for overvåking av kontrollanter.
59. Det er bare gjort et par vesentlige endringer i denne Subpart. Kravet som gjelder prosedyrer for utstedelse og forlengelse av et sertifikat (AR.FCL.200) er endret for å tillate påtegning av et sertifikat av kontrollanter. Dette gjenspeiler endringene i Part-FCL bedre, og vedkommende myndigheter får anledning til å autorisere visse kontrollanter særlig for denne oppgaven.

De fleste kommentarene og reaksjonene fokuserte på AR.FCL.205 (i avsnitt II) om overvåking av kontrollanter. I CRD introduserte Byrået krav om at myndighetene skulle utarbeide en liste over kontrollanter som skulle være til støtte for myndighetene i tilsynet. I betraktning av innkomne reaksjoner og drøftingene med medlemsstatene, tilføyde Byrået en forpliktelse for myndighetene til også å ta med kontrollanter sertifisert av en annen medlemsstat, men som utøver sine privilegier på deres territorium. I tillegg innførte Byrået en bestemmelse (allerede fastsatt i JAR-FCL) som krever at myndighetene skal utarbeide prosedyrer for utpeking av kontrollanter for visse ferdighetsprøver.

60. Det må understrekes at oppgaven med å utarbeide og offentliggjøre en liste over kontrollanter og nødvendigheten av å organisere briefinger for kontrollanter sertifisert i andre medlemsstater og de administrative oppgavene i denne forbindelse, vil gi vedkommende myndigheter en del tilleggsoppgaver.

Bestemmelsen om å gi kontrollanter sikkerhetskriterier som skal overholdes ved ferdighetsprøver og ferdighetskontroller, ble omformulert for å gjøre det klart at den også gjelder for kontrollanter sertifisert i en annen medlemsstat. I et framtidig regelverksforberedende oppdrag vil dette bli behandlet på nytt ettersom visse elementer i sikkerhetskriteriene vil inngå i kontrollantenes håndbok, alt etter utfallet av dette regelverksforberedende arbeidet.

61. Den viktigste saken som ble tatt opp i forbindelse med kravene i avsnitt III, var behovet for en felles europeisk spørsmålsbank, herunder en fordelingstabell for spørsmålene og varigheten av eksamen i de enkelte fag. AR.FCL.300 ble noe endret for å rette et par feil av redaksjonelle art og klargjøre spørsmålene som gjaldt den felles europeiske spørsmålsbanken.
62. På bakgrunn av de innkomne reaksjonene er også standardformatet for sertifikatet, EASA-skjema 141, som nå er inntatt i tillegg I til Part-AR, også revidert, og flere endringer er gjort i forhold til sertifikatformatet i JAR-FCL i høringsfasen. Noen av de viktigste endringene er:
- samme format som for andre europeiske sertifikater,
 - nivå og gyldighetsdato for påtegning om språkferdigheter er lagt til,
 - mer plass til forlengelse av påtegningene om språkferdigheter,
 - plass til særlige merknader på LAPL-sertifikatet (ikke i samsvar med ICAO),
 - ny kolonne for dato for prøve for instrumentrettighet, og
 - ny rad IVa for fødselsdato (for å sikre samsvar med ICAO artikkel 5.1.1.2)

Et regelverksforberedende oppdrag vil bli iverksatt på et senere stadium for å utarbeide en liste over standardiserte forkortelser (f.eks. rettigheter, luftfartøykategorier) og mulige kombinasjoner av forkortelser. Denne listen skal legges til grunn for opplysningene som føres i sertifikatet og skal være en veiledning til vedkommende myndigheter og kontrollanter i hvordan rettigheter i et sertifikat skal utstedes/forlenges/gjenutstedes.

Part-AR Subpart CC

63. Denne Subpart er et supplement til kravene i Subpart GEN med hensyn til attesten for kabinbesetning og innehaverne av denne. Den utfyller et par av kravene for å beskrive attesten for kabinbesetning nærmere, som fastsatt i artikkel 8 nr. 4 og 5 bokstav e) i grunnforordningen. Den inneholder:

- Avsnitt I Attester for kabinbesetninger
- Avsnitt II Organisasjoner som leverer opplæring av kabinbesetning eller utsteder attester for kabinbesetning

64. *Avsnitt I* fokuserer på aspekter som relaterer seg direkte til selve attesten for kabinbesetning, f.eks. de to alternativene som er tilgjengelige for medlemsstatene når det gjelder utstedelse av denne attesten, EASAs standardformat som skal benyttes, og de situasjoner som kan kreve at vedkommende myndighet treffer håndhevingstiltak i forhold til personer.

Avsnitt II omhandler organisasjoner som kan godkjennes av vedkommende myndighet, med forbehold for visse generelle vilkår, for levering av opplæring av kabinbesetning og/eller for utstedelse av attester for kabinbesetning. Det må bemerkes at i motsetning til det som er tilfellet for opplæringsorganisasjoner for flygebesetninger, gir ikke grunnforordningen Byrået noen klar hjemmel for å sette opp kriterier for opplæringsorganisasjoner for kabinbesetning. Derfor gjelder de relevante nasjonale kravene fortsatt inntil slike kriterier eventuelt fastsettes på EU-plan.

65. En attest for kabinbesetning er ikke det samme som den attesten for sikkerhetsopplæring som nå kreves i henhold til EU-OPS. I likhet med attesten for sikkerhetsopplæring skal alle kabinbesetningsmedlemmer som deltar i kommersiell lufttransport, ha den. Men i motsetning til attesten i henhold til EU-OPS må denne attesten opprettholdes, og under visse omstendigheter må den endres, begrenses, midlertidig oppheves eller tilbakekalles. Kravene som er rettet mot innehaverne, er nærmere beskrevet i en egen Part-CC.

66. ICAO Annex 1 og Annex 6 setter ikke krav til at kabinbesetningsmedlemmer innehar noen attest eller noe bevis eller sertifikat. Imidlertid har relativt mange ICAO-medlemsstater utviklet en slik ordning. For eksempel har flere EU-medlemsstater nasjonale krav om sertifisering eller bevis for kabinbesetningsmedlemmer som supplerer minstekravene i EU-OPS; FAA utsteder et "Certificate of Demonstrated Proficiency" til amerikanske flyverter som deltar i kommersiell lufttransport, og sørafrikanske "Civil Aviation Authority of South Africa" (SACAA) krever og utsteder sertifikater for kabinbesetning.

67. De viktigste sakene som ble tatt opp i reaksjoner som kom inn på CRD, og Byråets svar på disse, var:

- *Kravet om å utstede en attest for kabinbesetning i det nye EASA-formatet:* Overgangsperioden på 18 måneder som opprinnelig ble foreslått, er forlenget til 60 måneder, tilsvarende flygersertifikatene i henhold til JAR utstedt av medlemsstater før 8. april 2012 (jf. uttalelsen "Gjennomføringsregler for kvalifisering av kabinbesetninger som deltar i kommersiell virksomhet" – rammeforordningen, artikkel 9b).
- *Godkjenning av organisasjoner som kan utstede attester for kabinbesetning på vegne av vedkommende myndighet:* Oppgaven med å utstede attester for kabinbesetning kan, om en medlemsstat beslutter dette, ivaretas av en organisasjon gjennom en godkjenning som gir rett til å utstede slike attester.
- *Kravet om å fullføre luftfartøytype-spesifikk opplæring før attesten for kabinbesetning kan utstedes:* Dette kravet utgår. Imidlertid er kravet om gyldig

kvalifikasjon for luftfartøytype beholdt i Part-CC som et vilkår for at innehaveren kan bruke attesten.

- *Mangelen på felles kriterier eller standarder på EU-plan for godkjenning av opplæringsorganisasjoner for kabinbesetninger, for kvalifisering av instruktører og kontrollanter og for treningsinnretninger:* Forutsatt at det oppnås felles forståelse og at lovgiver godtar rettsgrunnlaget, foreslår Byrået at disse sakene gjøres til gjenstand for et framtidig regelverksforberedende oppdrag.

Part-AR Subpart ATO

68. Subpart AR.ATO definerer særlige krav til myndighetene med hensyn til godkjente opplæringsorganisasjoner for sertifisering av flygebesetninger. Kapittelet inneholder ett avsnitt:

- Avsnitt I Generelt

Subpart AR.ATO fastsetter krav som supplerer de generelle kravene, som krav om et program for tilsyn med opplæringsorganisasjonene og et system for oppbevaring av ATO-relaterte data. AR.ATO er hovedsakelig basert på eksisterende krav til myndighetene med hensyn til opplæringsorganisasjoner og sertifisering av flygebesetninger som finnes i JAR-FCL. Som svar på reaksjonene fra en del berørte parter ønsker Byrået å understreke at dette forslaget til regler ikke innebærer at ATOer, selv om de er operatører i henhold til artikkel 3 bokstav h) i grunnforordningen, trenger å inneha en AOC.

69. Det er bare gjort et par større endringer. Det de fleste berørte parter tok opp i høringsfasen i forbindelse med AR.ATO.105, var at bruk av treningsfly med bare 2 seter kanskje ikke ville kvalifisere som treningsflyginger. Dette ble det tatt hensyn til, og teksten ble omformulert for å bli tydeligere.

Bestemmelsene i AR.ATO.120 om oppbevaring av dokumentasjon ble endret for å gjøre terminologien i forbindelse med bruk av FSTDer klarere. Det bør nevnes at Byrået har vedtatt å igangsette et nytt regelverksforberedende oppdrag om FSTDer for å sikre at alle IRer, CSer og AMCer er i tråd med 3. utgave av ICAO Document 9625.

I CRD underrettet Byrået berørte parter om at ettersom EASAs standard godkjenningssertifikat for organisasjoner ikke vil bli beholdt, vil man få et eget godkjenningssertifikat for opplæringsorganisasjoner. Utgangspunktet for dette sertifikatet er JAA Form 153 FTO/TRTO Approval Certificate og EASA.147 godkjenningssertifikat med tilhørende godkjenningsfortegnelse, som nå omtales som "Godkjenning av opplæringskurs".

Som svar på kommentarene om godkjenningsfortegnelsen for opplæringskurs ble godkjenningen av ATO til bruk av FSTDer (tidligere kalt "brukergodkjenning") innlemmet i kursgodkjenningsskjemaet til ATO-sertifikatet. Kursgodkjenningen forutsetter altså at opplæringskurset og tilsvarende FSTDer er angitt.

Part-AR Subpart FSTD

70. Subpart AR.FSTD definerer særlige krav til myndighetene med hensyn til kvalifisering av FSTDer. Kapittelet inneholder ett avsnitt:

- Avsnitt I Generelt

AR.FSTD beskriver vedkommende myndighets viktigste oppgaver i forbindelse med kvalifisering og overvåking av operasjonen av FSTDer. Her beskrives vurderingsprosessen som fører fram til utstedelse av et kvalifiseringssertifikat for FSTD, inklusive prosedyren for førstegangs evaluering og periodisk evaluering, evalueringsgruppens sammensetning, vurderingen av FSTD-operatørens system for samsvarskontroll og utstedelsen av kvalifiseringssertifikatet. Avsnittet beskriver også de prosedyrene som skal følges ved endring av en kvalifisert FSTD, eller dersom operatøren ikke kan opprettholde den påkrevde kvalifiseringsstandard.

AR.FSTD er basert på JAR-FSTD A og H og JIP til JAR-STD (som ligger i JAA Administration and Guidance Material, Section Six: Synthetic Training Devices (STD), Part Two: Procedures). Det foreslås ingen vesentlige endringer eller nye oppgaver for vedkommende myndigheter i forhold til tidligere forskrifter.

Det er lagt til en tabell i "Kvalifiseringssertifikat for syntetisk flygetreningsinnretning" som angir de krav til opplæring, prøving og kontroll som innehaveren av kvalifiseringssertifikatet skal oppfylle for å kunne gi alle som bruker innretningen informasjon som er godkjent av vedkommende kvalifiserende myndighet.

Part-AR Subpart AeMC og MED

71. AR.MED og AR.AeMC definerer særlige krav med hensyn til sertifisering av flyleger, og er et supplement til de generelle kravene i Part-AR Subpart GEN. AR.AeMC og AR.MED, sammen med OR.AeMC, danner regelverket for sertifisering av flymedisinske sentre (AeMC) og flyleger (AME), meldingsordningen for allmennpraktiserende leger (GMP) og medisinsk sertifisering av flygere.

AR.AeMC består av bare ett avsnitt –"Generelt".

AR.MED inneholder tre avsnitt:

- Avsnitt I Generelt
- Avsnitt II Flyleger
- Avsnitt III Medisinsk sertifisering

Subpart AR.AeMC er supplert med standardskjemaet for godkjenningsfortegnelsen for flymedisinske sentre. Med AR.MED innføres også et godkjenningssertifikat for flymedisinske sentre og EASAs standard legeattest for flygere.

72. Det kom ikke inn noen særlige reaksjoner med hensyn til flymedisinske sentre. Den viktigste saken som ble tatt opp i forhold til Subpart MED var AR.MED.150 "Oppbevaring av dokumentasjon": Vedkommende myndigheter i de aller fleste medlemsstatene vil fortsatt oppbevare medisinske journaler for alle flygere hvis sertifikat er utstedt av denne myndigheten (sertifiserende myndighet). Det europeiske personverndirektivet er gjennomført veldig forskjellig i medlemsstatene, og frigivelse av medisinske journaler vil derfor bli håndtert forskjellig. Dette er bakgrunnen for at frigivelse av medisinske journaler til forskningsinstitusjoner uten anonymisering av den enkelte flyger, til ledelsen for vedkommende myndighet, til undersøkelsesorganer (ulykke, sikkerhet, politi) og "under alle andre omstendigheter der dette kreves i henhold til nasjonal lovgivning" ikke er tatt med i IREne men vil bli tatt inn i en AMC. Da gis medlemsstatene den fleksibilitet de trenger for å kunne anvende nasjonal personvernlovgivning. Imidlertid er punktet endret, og det ble tatt hensyn til reaksjonene på teksten om frigivelse av medisinsk dokumentasjon i forbindelse med den medisinske vurderingen for utstedelse av legeattest (til den medisinske klagenemnda, medisinske spesialister som er involvert i vurderingen). Denne dokumentasjonen er nødvendig for å kunne treffe en beslutning om helsemessig skikkethet, som er den viktigste grunnen til at vedkommende myndigheter skal oppbevare de medisinske journalene.
73. En medlemsstat hadde reaksjoner til flere punkter (AR.MED 120, 125, 150, 315 og 325) og reagerte særlig på at vedkommende myndighet/den medisinsk sakkyndige skulle involveres i den medisinske sertifiseringen av den enkelte flyger, og på at flylegene, etter å ha gjennomført en flymedisinsk undersøkelse og vurdering, må sende komplett rapport fra den medisinske undersøkelsen av alle flygere til den myndighet som flygeren har sitt sertifikat fra (sertifiserende myndighet). Grunnen til disse reaksjonene er at denne medlemsstaten mener at ingen medisinske journaler bør sendes til vedkommende myndighet, og at skikketheten ikke bør vurderes av vedkommende myndighets medisinsk sakkyndige som flygeren har sitt sertifikat fra (sertifiserende myndighet), men av en flylege eller et flymedisinsk senter, og bare disse. Det ble ikke gjort noen endringer i teksten da dette problemet er løst i Part-MED og de øvrige medlemsstatene trenger disse reglene.
74. Tillegg VI til Part-AR inneholder modellen for legeattesten for flygere og en beskrivelse av attesten. Punkt 13 i beskrivelsen og felt X i attestmodellen ble endret fordi ikke alle medlemsstater har regler som tilsier at legeattesten kan undertegnes av en allmennpraktiserende lege eller en medisinsk sakkyndig. Feltet på side 4 i attesten, der flylegen skulle sette inn opplysninger om datoer for "siste" og "neste" tester (EKG og hørsels- og synstest) ble slettet på anmodning fra en medlemsstat, og MED.A.020 ble

satt inn i dette feltet i stedet. Flere medlemsstater ønsket at "MED.A.020 Nedsatt helsemessig skikkethet" skulle inntas i legeattesten. Byrået er av den oppfatning at en legeattest skal være et bevis for at flygeren har gjennomgått den relevante flymedisinske undersøkelsen og vurderingen og er funnet skikket til å fly, og at den ikke har til formål å informere flygeren om hans/hennes plikter ved nedsatt helsemessig skikkethet. Da dette ikke er et sikkerhetsproblem og det syntes å være viktig for flere medlemsstater, ble denne innvendingen likevel tatt til følge.

75. En rekke anmodninger om å flytte punkter fra AR.MED til AR.GEN og fra OR.AeMC til OR.GEN ble ikke tatt til følge av hensyn til revertikaliseringen av regelstrukturen. Den nye strukturen innebærer i realiteten at punkter vil måtte flyttes eller kopieres fra AR.GEN til AR.MED.

VII. Forklarende memorandum Part-OR

Generelt

76. Part-OR inneholder ifølge forslaget i denne uttalelsen fire Subparter, som er videre inndelt i avsnitt, som inneholder både generelle krav og områdespesifikke krav til de ulike typene organisasjoner:

- Part-OR Subpart GEN, generelle krav, som er supplert med:
 - Part-OR Subpart ATO, særlige krav med hensyn til godkjente opplæringsorganisasjoner,
 - Part-OR Subpart FSTD, særlige krav med hensyn til organisasjoner som opererer FSTDer, og til kvalifisering av FSTDer, og
 - Part-OR Subpart AeMC, særlige krav med hensyn til flymedisinske sentre.

Subpart OR.FSTD, som ikke var tema i CRD, inneholder IRer som tidligere var tatt med som avsnitt III i Subpart ATO. Denne endringen i struktur skyldes at ikke alle FSTD-operatører er godkjente opplæringsorganisasjoner.

Part-OR Subpart GEN har ifølge denne uttalelse to avsnitt:

- Avsnitt I Generelt
- Avsnitt II Styringssystem.

Subpart GEN i Part-OR definerer krav som kommer til generell anvendelse på alle organisasjoner som driver virksomhet relatert til flybesetninger og luftfartsoperasjoner. De er basert på de viktigste anbefalingene fra COrA og ICAO-standarder knyttet til SMS. De supplerer kravene til myndighetene når det gjelder vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av sertifikater og godkjenninger.

77. Teksten som foreslås i denne uttalelsen, gjenspeiler de endringer som er gjort i det opprinnelige forslaget fra Byrådet (som publisert i NPA 2008-22c), samt ytterligere endringer som er gjort i etterkant av analysen og vurderingen av reaksjonene som kom inn på CRD-dokumentet. NPA 2009-02c inneholdt de kravene til organisasjoner som særlig gjelder luftfartsoperasjoner (Part-OR Subpart OPS). Disse vil bli omfattet av den første uttalelsen som skal offentliggjøres om luftfartsoperasjoner.

Høring

78. Punkt 23 i denne forklarende noten inneholder generell informasjon om de reaksjonene som kom inn på CRD-dokumentene om Part-AR og Part-OR. Tabellen under viser hvordan de 490 reaksjonene som kom inn på Part-OR fordeler seg (CRD 2008-22c og 2009-02c), hvorav 1/3 gjaldt AMC og GM og 2/3 IRene.

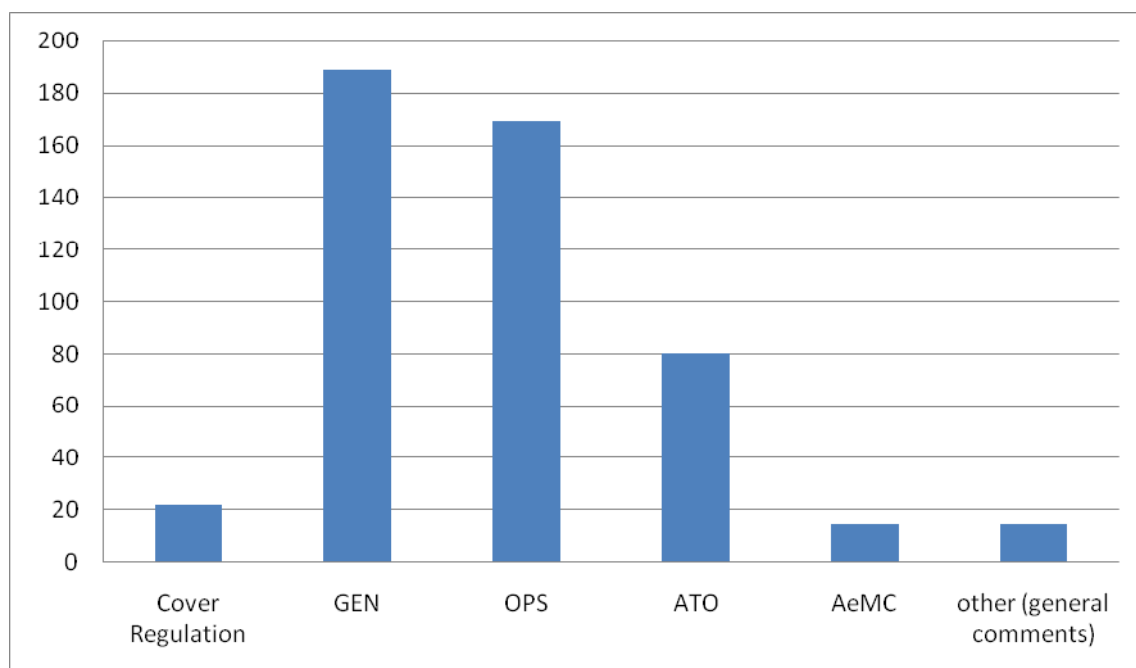


Diagram 3: Reaksjoner på Part-OR – fordeling

79. Opplysninger om reaksjonenes opprinnelse er gitt nedenfor. Ettersom reaksjoner fra organisasjoner som representerer bransjen vanligvis sendes på vegne av enkeltmedlemmer, kan det antas at industrien faktisk er underrepresentert i dette diagrammet.

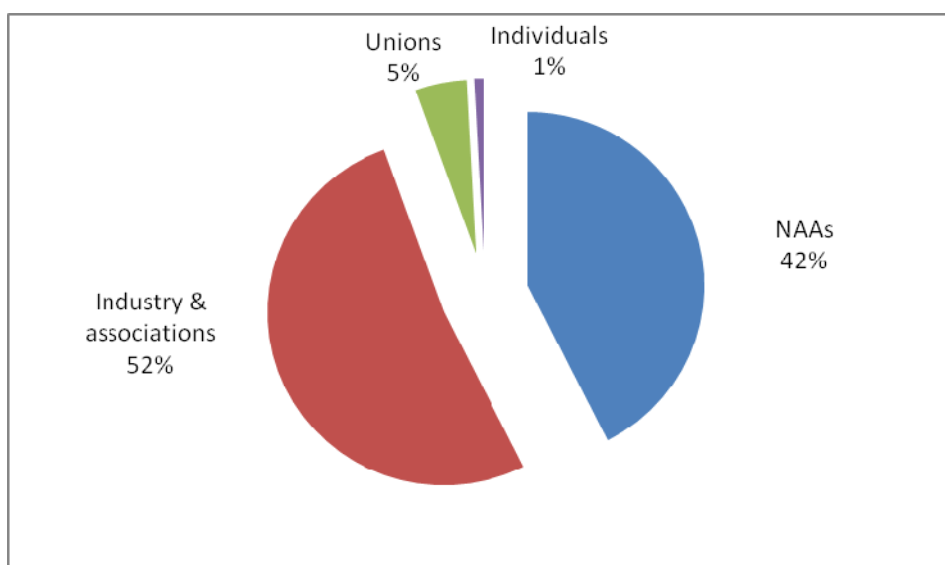


Diagram 4: Reaksjoner på Part-OR – opprinnelse

De viktigste tingene som ble tatt opp i reaksjonene på CRD, er omtalt i det nedenstående.

Omfang og virkeområde

80. Forslaget til Part-OR i denne uttalelsen gjelder godkjenning av og løpende tilsyn med godkjente opplæringsorganisasjoner (ATO) og flymedisinske sentre (AeMC), kvalifisering av FSTDer og løpende samsvar med de krav som gjelder for sertifiserte organisasjoner og innehavere av kvalifiseringssertifikater for FSTD. Subpart GEN i Part-OR definerer de generelle kravene til organisasjoner som skal gjelde for alle sertifiserte organisasjoner og innehavere av FSTD-sertifikater²⁸ når det gjelder sertifisering av flygebesetninger og luftfartsoperasjoner. De supplerer bestemmelsene i Part-AR om utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av sertifikater og godkjenninger. Part-OR definerer også felles krav til styringssystem, som omfatter samsvarskontroll og sikkerhetsstyring.

Rammeforordningen – punkter som er relevante for Part-OR

81. Rammeforordningen inneholder et forslag til overgangsbestemmelser og såkalte "opt-outs" for å ta hensyn til de nye bestemmelsene om styringssystemer i regulerte organisasjoner, som fastsatt i OR.GEN.200. Disse bestemmelsene gjennomfører ICAOs prinsipper for sikkerhetsstyring, som gir dem status som nye krav, selv om en del av disse bestemmelsene er nedfelt i krav som allerede gjelder i EASAs medlemsstater. Spesielt har kvalitetsstyringssystemer (QMS) og kvalitetssikring (QA) vært implementert i mange år allerede av operatører som er underlagt EU-OPS og opplæringsorganisasjoner godkjent i samsvar med bestemmelsene i JAR-FCL. For eksempel gjennomfører kommersielle lufttransportoperatører (CAT) i henhold til EU-OPS 1.037 allerede en rekke aktiviteter som kreves for sikkerhetsstyring.
82. På denne bakgrunn mener Byrået at organisasjoner som overholder EU-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL eller JAR-STD, bør kunne opprettholde gyldigheten av sine organisasjonssertifikater etter den nye forordningens ikrafttredelsesdato ("grandfathering"), ettersom de bør være i stand til å oppfylle de øvrige kravene med hensyn til styringssystem uten at det vil innebære noen særlig tilleggsbelastning for dem. Det må anføres at samsvar med disse elementene fortsatt vil kreve at relevante ansvarsforhold, funksjoner og prosedyrer er på plass når de nye reglene kommer til anvendelse. Å godtgjøre at alle relevante prosesser er effektive, kan bare gjøres etter en viss tid, når et tilstrekkelig datamateriale foreligger til at effektiv styring av sikkerhetsrisikoen er mulig.
83. I NPA 2008-22 ble en gjennomføringsplan for SMS presentert. Ettersom det faktisk var snakk om en ikke-permanent regel, ble den imidlertid trukket tilbake i den endelige utgaven. Her ble det sagt at SMS kunne implementeres over en 2-årsperiode. Forslaget påkalte ingen kommentarer i høringen. Byrået antar derfor at dette ble betraktet som en hensiktsmessig tidshorisont og foreslår derfor at det gis en frist på 2 år for å lukke eventuelle avvik på nivå 2 som måtte oppstå som følge av forskjeller i forhold til de nye bestemmelsene. På grunn av en del bekymringer som kom til uttrykk fra enkelte medlemsstater, gikk Byrået bort fra forslaget i artikkel 7 i rammeforordningen til Part-OR som ble offentliggjort i CRD, om at organisasjonen og vedkommende myndighet skulle avtale en plan for gjennomføring av styringssystemet. Det kan antas at medlemsstatenes innsats for å gjennomføre SMS inngår i gjennomføringen av deres statlige sikkerhetsprogram.
84. Samsvar med denne regelen må sikres når den trer i kraft. Imidlertid bør det være tid nok til å implementere et system for å overvåke samsvar og dokumentere gjeldende prosedyrer, herunder når det gjelder utnevning av nødvendig personell. Derfor bør organisasjoner som ikke har fordelen av allerede å ha et QMS, spesielt om de for første gang blir pålagt sertifiseringsplikt, gis tilstrekkelig tid til å implementere et nytt styringssystem i samsvar med kravene. Byrået foreslår derfor at medlemsstatene skal ha

²⁸ Innehavere av et kvalifiseringssertifikater for FSTD må implementere et styringssystem i samsvar med Part-OR for å kunne opprettholde gyldigheten av sine kvalifiseringssertifikat(er) for FSTD.

anledning til å velge å utsette anvendelsen for organisasjoner som ikke har vært omfattet av tidligere gjeldende JAR. Da vil anvendelsen av regelen for opplæringsorganisasjoner som pr. i dag ikke har sertifiseringsplikt i henhold til JAR-FCL ("registrerte læresteder"), kunne bli utsatt i inntil 3 år.

85. Endelig foreslår Byrået en generell mulighet for at opplæringsorganisasjoner og flymedisinske sentre som har godtgjort samsvar med JAR, kan vente 6 måneder for å vurdere hva den endrede regelverksstrukturen vil innebære. Endringen i strukturen vil medføre endringer i regelhenvisningene og visse tilpasninger i forhold til den enkelte regels innhold som følge av at Part-AR og Part-OR fordeles på tekniske forskrifter.
86. Overgangstiltakene som foreslås i artikkel 10, oppsummeres i denne tabellen:

| Artikkel | Emne | Beskrivelse |
|----------|--|---|
| 10(2)(a) | Godkjente opplæringsorganisasjoner og flymedisinske sentre i henhold til JAR | Medlemsstatene kan velge å ikke anvende bestemmelsene i Part-AR og Part-OR før 8. oktober 2013 |
| 10(2)(b) | opplæringsorganisasjoner som bare gir opplæring til flygersertifikat for lett luftfartøy, privatflygersertifikat, ballongflygersertifikat eller seilflygersertifikat | Medlemsstatene kan velge å ikke anvende bestemmelsene i Part-AR og Part-OR før 8. april 2015 |
| 10(2)(c) | opplæringsorganisasjoner som gir opplæring til rettigheter for teknisk prøveflyging i samsvar med FCL.820 | Medlemsstatene kan velge å ikke anvende bestemmelsene i Part-AR og Part-OR før 8. april 2015 (for å være i tråd med Part-FCL) |
| 10(2)(d) | innehavere av FSTD-sertifikater som ikke er godkjente opplæringsorganisasjoner | Medlemsstatene kan velge å ikke anvende bestemmelsene i OR.GEN.200 (a)(3) før 8. april 2015 |

Tabell 3: Oversikt over "opt-outs" som er foreslått

Definisjoner som er relevante for Part-OR

87. Definisjonen av "hovedforetak" ("principal place of business") for fastsettelse av vedkommende myndighet, er nå i tråd med definisjonen i forordning (EF) nr. 1008/2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet (omarbeiding)²⁹, som er den samme som er vedtatt i forordning (EF) nr. 2042/2003 med endringsforordning (EF) nr. 127/2010³⁰. Da tar man hensyn til at sertifiserte luftfartsselskaper må ha godkjenning i henhold til Subpart G i vedlegg I til forordning (EF) nr. 2042/2003 "Part-M" for å få godkjenningssertifikat for luftfartsselskap (AOC). Definisjonen er basert på antakelsen om at en organisasjons viktigste finansielle funksjoner og styringen av driften er lokalisert til samme medlemsstat. Selv om Byrået erkjenner at det er fordeler ved å vedta felles definisjoner for de ulike forordningene, er Byrået av den oppfatning at

²⁹ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet (omarbeiding) (EØS-relevant tekst) (EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3–20).

³⁰ Kommisjonsforordning (EU) nr. 127/2010 av 5. februar 2010 om endring av forordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EØS-relevant tekst) (EUT L 40 av 13.2.2010, s. 4–50).

definisjonen hentet fra forordning (EF) nr. 1008/2008 vil skape problemer i gjennomføringen. Derfor anbefaler Byrået at denne definisjonen revurderes for alle berørte EASA-forordninger, inklusive luftdyktighetsforordningene. Da bør man vurdere hvorvidt ikke det sted der organisasjonen har sin tekniske ledelse i forhold til den aktivitet som er godkjent i henhold til grunnforordningen og dens gjennomføringsregler, burde være det viktigste kriteriet for bestemmelse av en organisasjons hovedforetak, i forhold til hvilken myndighet som er vedkommende myndighet.

Part-OR Subpart GEN avsnitt I – Generelt

88. IRene i avsnitt I inneholder generelle krav til organisasjoner både når det gjelder operasjoner og sertifisering av flygebesetninger, da særlig når det gjelder førstegangs sertifisering og tilsyn. De er motparten til de tilsvarende kravene til myndighetene i Part-AR Subpart GEN avsnitt I og III. De er basert på de overordnede kravene fastsatt i grunnforordningen. I tråd med endringene som er gjort i AR.GEN, er det lagt til to nye punkter med krav til organisasjoner med hensyn til tiltak som skal iverksettes som en umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem (OR.GEN.155), samt rapportering av hendelser i den forbindelse (OR.GEN.160). Nye OR.GEN.155 innfører et krav til organisasjoner om å overholde luftdyktighets- og sikkerhetspåbud utstedt av Byrået; sikkerhetspåbudene er utledet fra regelverksforberedende oppdrag 21.039 "Operasjonelle bruksdata".

| Ref. Part-OR | Tittel | Tilsvarende i AR |
|--------------|--|---------------------------------------|
| OR.GEN.105 | Vedkommende myndighet | ikke relevant |
| OR.GEN.115 | OR.GEN.115 Søknad om organisasjonssertifikat | AR.GEN.310(a) |
| OR.GEN.120 | Samsvarsmåter | AR.GEN.120 |
| OR.GEN.125 | Organisasjonens godkjenningvilkår og rettigheter | AR.GEN.310(b) |
| OR.GEN.130 | Endringer i organisasjoner | AR.GEN.330 |
| OR.GEN.135 | Fortsatt gyldighet | AR.GEN.310(b) |
| OR.GEN.140 | Tilgang | Rammeforordningen artikkel 4 nr. 5 |
| OR.GEN.150 | Avvik | AR.GEN.350 |
| OR.GEN.155 | Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem | AR.GEN.135 |
| OR.GEN.160 | Hendelsesrapportering | AR.GEN.135 |

Tabell 4: Sammenligning mellom AR.GEN og OR.GEN

89. OR.GEN.115 beskriver søknadsprosessen for et organisasjonssertifikat. Kommentarene på NPA fra berørte parter gjorde at forslaget om ett enkelt sertifikat for organisasjoner som ble fremmet i NPA 2008-22c, ikke ble ført videre, så det foreslås nå ikke noe standard søknadsskjema i Part-OR. Hva dette siste angår, var medlemsstatene bekymret for hva innføringen av et standard søknadsskjema kunne få for konsekvenser for de ulike administrative ordningene som allerede er på plass i henhold til dagens regelverk. Når det gjelder innføringen av et "enkelt sertifikat", anser Byrået at det fremste målet med dette kan nås uten krav om utstedelse av ett enkelt organisasjonssertifikat, da sertifikatet, som bare er en "attest" på sertifiseringsprosessen, kan være i form av ett enkelt dokument eller forskjellige dokumenter. Det viktigste er å sikre at vedkommende myndigheter kan utføre tilsyn så effektivt som mulig med organisasjoner som innehar flere godkjenninger³¹. I så måte er de felles kravene til styringssystem som gjelder alle typer organisasjoner, helt avgjørende.
90. OR.GEN.120 beskriver prosessen for godkjenning av alternative samsvarsmåter som gjelder for organisasjoner som innehar et sertifikat i henhold til Part-OR, herunder godkjente organisasjoner og innehavere av kvalifiseringssertifikater for FSTD. I høringsprosessen kom det fram bekymringer når det gjaldt de alternative samsvarsmåtene for organisasjoner som bare var underlagt plikt til å avgi erklæring. Byrået anfører at grunnforordningen ikke inneholder hjemmel for å kreve at disse organisasjonene skal følge samme godkjenningsprosess for alternative samsvarsmåter som sertifiserte organisasjoner. Godkjenning av alternative samsvarsmåter kan bare gis i tilknytning til et sertifikat eller en godkjenning, og i så tilfelle betraktes de alternative samsvarsmåtene som en del av godkjenningsgrunnlaget. Men for organisasjoner som er underlagt plikten til å avgi erklæring, skal likevel alternative samsvarsmåter til en AMC som er direkte knyttet til enhver særlig godkjenning denne organisasjonen kan inneha i henhold til Part-SPA, underlegges denne godkjenningsprosessen. Når det gjelder muligheten for yrkesorganisasjoner og organisasjoner som representerer berørte parter, som ikke innehar et organisasjonssertifikat i henhold til grunnforordningen og dens gjennomføringsregler, til å bruke alternative samsvarsmåter, trenger disse

³¹ Kriteriene for å gi "godskrivning" for revisjonskrav i tilsynet med organisasjoner som innehar med enn én godkjenning, vil komme i AMC til AR.GEN.305.

organisasjonene ikke søke om godkjenning av de alternative samsvarsmåtene så lenge de ikke er underlagt noen samsvarsplikt i henhold til grunnforordningen og dens gjennomføringsregler.

På grunnlag av reaksjonene fra berørte parter i industrien vil Byrået ta initiativ til at det utarbeides en metode, innenfor rammen av et regelverksforberedende oppdrag, for å godtgjøre at sikkerhetsmålet i IRen nås når en søknad om godkjenning av en alternativ samsvarsmåte fremmes.

91. OR.GEN.130 "Endringer i organisasjoner underlagt sertifisering" inneholder en beskrivelse av de typene endringer som krever forutgående godkjenning i tilknytning til organisasjonens styringssystem, for å lette belastningen på organisasjonene og myndighetene. Når det gjelder styringssystem, er de endringer som krever forutgående godkjenning nå nærmere spesifisert som endringer som berører ansvarlinjer og ansvarlighet og/eller sikkerhetspolitikken. Sammen med tilsvarende bestemmelser for AR gir Byråets forslag til OR.GEN.130 den nødvendige fleksibilitet selv om konseptet ikke er vesensforskjellig fra en "indirekte godkjenning" eller "endringer som kan aksepteres av vedkommende myndighet", for ved førstegangs sertifisering kan en organisasjon gjøre avtale med vedkommende myndighet om omfanget av endringer som ikke krever forutgående godkjenning, dog innenfor grensene fastsatt i OR.GEN.130. Etter hvert som organisasjonen "modnes", kan omfanget av slike endringer utvides, forutsatt at de fortsatt ligger innenfor de grensene som er fastsatt på IR-nivå.
92. Fra vedkommende myndigheter i flere medlemsstater kom det kommentarer til sertifikatenes ubegrensede gyldighet; det var bekymring for muligheten for mangel på effektiv kontroll med sertifikater uten utløpsdato. Byrået anfører at slik ubegrenset gyldighet for sertifikater nå er viden akseptert når det gjelder luftdyktighet. Fortsatt gyldighet for organisasjonssertifikater forutsetter løpende tilsyn fra vedkommende myndighets side. Byråets forslag vil innebære en kontinuerlig overvåkingsprosess med revisjon, vurderinger og inspeksjoner i intervaller fastsatt på grunnlag av tidligere tilsynsresultater og i betraktning av risikoelementer. Dersom sertifikatene har begrenset gyldighet, vil vedkommende myndigheter kunne ha tendens til å utsette revisjon og inspeksjon til like før sertifikatet utløper. Part-AR inneholder de nødvendige elementer for at vedkommende myndigheter når som helst ved behov kan iverksette tiltak i forbindelse med et sertifikat, ved funn som setter sikkerheten alvorlig i fare. Videre kan medlemsstatene treffe tvangstiltak ved å ilegge sanksjoner i henhold til nasjonal lovgivning til gjennomføring av artikkel 68 i grunnforordningen.
93. En ny IR, OR.GEN.160 "Rapportering av hendelser", er tatt med for å definere rapporteringskrav, herunder rapportering til organisasjonen som har ansvar for luftfartøyets konstruksjon, for alle organisasjoner som er underlagt Part-OR. Teksten er basert på eksisterende krav i luftdyktighetsreglene. Hendelser som skal rapporteres, er hendelser som faktisk setter sikker drift av luftfartøyet i fare, i motsetning til flysikkerheten, som skal håndteres innenfor det interne systemet for rapportering av hendelser, og som er omfattet av OR.GEN.200(a)(3). For å ta hensyn til reaksjonene på CRD er kravene gjennomgått på nytt slik at den første rapporten, som skal foreligge innen 72 timer fra organisasjonen som identifiserer hendelsen, ikke trenger å inneholde detaljerte opplysninger om tiltak som organisasjonen har til hensikt å iverksette for å forebygge at hendelsen gjentar seg, i og med at det kan ta tid å definere slike tiltak.

Part-AR Subpart GEN Avsnitt II – Styringssystem

94. Byrået foreslår å legge til et eget avsnitt i de generelle kravene til organisasjoner i kravene til organisasjonenes styringssystemer. Disse kravene stammer hovedsakelig fra dem som allerede finnes i gjeldende standarder, som JAR. De går på nødvendigheten av å ha kvalifisert personell og spesielt at bestemte personer skal ha ansvaret for å sikre at organisasjonen overholder gjeldende krav. Eksisterende krav omfatter også krav om å ha egnede fasiliteter til å utføre oppgavene som er pålagt, og om å føre et register over alle aktiviteter som utføres i samsvar med gjeldende regler.
95. Dette avsnittet er også det rette stedet for å implementere ICAOs standarder for sikkerhetsstyringssystemer (SMS)³². Byrået mener disse ikke bør implementeres gjennom nok et krav til styringssystem i tillegg til eksisterende regler, enten de gjelder finans, kvalitet eller annet som en leder i en organisasjon er opptatt av. Å kreve et eget sikkerhetsstyringssystem i tillegg til de andre, ville kunne betraktes som bare nok et detaljkrav, og man kunne risikert at organisasjonene ville prøvd å tilfredsstille sin vedkommende myndighet ved å vise at de har alle de foreskrevne elementer i sin organisasjon. Dette ville ikke være i tråd med prinsippet om gjennomføring av ytelsesbaserte regler, som ICAO fremmer for å legge til rette for at SMS-prinsippene kan implementeres.
96. I stedet foreslår Byrået å liste opp de elementer organisasjonen må ha på plass. De foreslåtte kravene er altså basert på tanken om at sikkerhet og samsvar med reglene er noe som angår alt personell og alle aktiviteter i organisasjonen. Derfor er kravene lagt fram på en slik måte at organisasjonen kan anvende dem på den måten den anser som mest hensiktsmessig ut fra sin egen forretningsmodell. Kravene vil spesielt gjøre det mulig å implementere et integrert styringssystem der sikkerhet er en parameter som må tas i betraktning ved hver beslutning, snarere enn en sidestilling av flere styringssystemer. Integrert styring setter lederne i stand til å anerkjenne og ta hensyn til alle vesentlige faktorer som påvirker deres organisasjon, som strategisk retning for virksomheten, relevant lovgivning og standarder, interne retningslinjer og bedriftskultur, risikoer og farer, ressursbehov og behovene til alle som kan bli berørt av noe aspekt ved organisasjonens drift.
97. Når det gjelder kvalitetssystemer, foreslår Byrået å beholde det det regulerende organ virkelig har i tankene når de krever at organisasjonene skal implementere et kvalitetssystem: samsvar med regelverket. Et kvalitetssystem kan brukes til å oppfylle flere kravsett. Byrået mener det er nødvendig rett og slett å kreve samsvarskontroll som en del av kravene i tilknytning til styringssystemet. De foreslåtte kravene innebærer altså muligheten til å implementere ICAOs SMS-standarder, uten å kreve at organisasjonen endrer sin forretningsmodell.
98. Selv om de er annerledes formulert, er de foreslåtte kravene ikke bare i samsvar med ICAO, men Byråets modell kan også være en modell som ICAO vil følge. ICAOs 37. generalforsamling i september/oktober 2010 vedtok å innføre et nytt Annex om sikkerhetsstyring. Det vil inneholde standardene for sikkerhetsprogrammet som myndighetene skal ha, og kan inneholde de generelle SMS-standardene som alle organisasjoner er underlagt, og er dermed i tråd med den helhetlige systemtilnærmingen som EASA foreslår i NPA-dokumentet om kravene til myndigheter og organisasjoner. Kravene til styringssystem, slik de foreligger i forslaget, kan anvendes på ulike organisasjoner, uansett størrelse, aktivitetenes art og kompleksitet og uansett hvilken forretningsmodell de ønsker å anvende, og sikrer dermed at de anvendes forholdsmessig.

³² ICAO Annex 1 Appendix 4 / ICAO Annex 6 Appendix 7 "Framework for Safety Management Systems".

99. Byrået foreslår også at dersom en organisasjon vil sette ut deler av sine aktiviteter som de kravene som foreslås her gjelder for, bør den selv ha ansvar for at gjeldende regler overholdes. Dette er nødvendig for å sikre at organisasjonene til enhver tid står fullt ansvarlige for de aktiviteter som er underlagt sertifisering.
100. Kravene til styringssystem foreslås anvendt på alle organisasjoner som omfattes av disse kravene til organisasjoner. I arbeidet på utkast til krav til styringssystem undersøkte Byrået hva som allerede gjaldt for organisasjoner for førstegangs og kontinuerlig luftdyktighet for å sjekke samsvar med kravene her, og beholdt, der det var mulig, ordlyden fra allerede gjeldende regler. Imidlertid har Byrået til hensikt å legge fram forslag til regler for gjennomføring av ICAOs SMS-standarder for andre typer organisasjoner i fremtiden. Byrået vil da bestrebe seg på å utforme krav som er så like de som foreslås i disse kravene til organisasjoner. Det vil gjøre det lettere å få til en strømlinjeformet implementering av ICAOs standarder, særlig for de organisasjonene som driver virksomhet innenfor flere sektorer i luftfarten.
101. Der det er nødvendig, er kravene til styringssystem supplert med tilsvarende krav til den særskilte typen organisasjon for ikke å endre kravene som disse pr. i dag følger (f.eks. allerede avtalt varighet for oppbevaring av dokumentasjon).
102. I arbeidet på forslaget til disse kravene bestrebet Byrået seg på å sikre konsekvens mellom kravene som gjelder for de ulike typene organisasjoner. Derfor har Byrået gransket kravene fastsatt i JAR-FCL 1, 2 og 3, i EU-OPS, i AMC og GM til JAR-OPS 1 og i JAR-OPS 3. Disse standardene inneholdt de kravene som organisasjonene skal oppfylle innenfor rammen av de foreslåtte kravene til organisasjoner. For å sikre konsekvens i hele systemet gransket Byrået deretter de relevante kravene i IREne som allerede gjelder for luftdyktighetsorganisasjoner. Byrået foreslo så i NPA den ordlyden som syntes å passe best for alle organisasjoner, og supplerte den der det var nødvendig med krav til særlige typer organisasjoner.
103. Byrået har supplert de foreslåtte reglene med andre regler basert på ICAO-standarder som ikke er med i standardene angitt i avsnittet over. Dette er f.eks. tilfellet når det gjelder ICAOs krav om SMS.
104. I løpet av høringsfasen har Byrået redegjort utførlig for den prosessen som lå til grunn for kravene til styringssystem som er foreslått. De første kommentarene viste at de berørte parter ikke hadde forstått de foreslåtte reglene særlig godt. Byrået fikk derfor hjelp fra revisjonsgruppen til å revidere den foreslåtte teksten for å gjøre den klarere.
105. I CRD-dokumentet beskrev Byrået hvordan ICAOs SMS-standarder er blitt innarbeidet i disse reglene. Hensikten var å imøtegå bekymringer for at Byrået hadde foreslått krav som avviker fra ICAO-standardene. Reaksjonene som kom inn, tyder på at dette ble høyt verdsatt og generelt forstått. Spesielt forsto de berørte parter at når Byrået i fremtiden foreslår nye AMC, så er det for å hjelpe dem i gjennomføringen av de prosessene som er nødvendige for å styre sikkerheten. Siden Byrået samarbeider med de største statene og ICAO om hvordan sikkerhetsresultater skal måles, vil det f.eks. legge fram forslag til AMC eller GM for å kontrollere effekten av tiltak som er truffet for å redusere risiko knyttet til det aktuelle krav.
106. Byrået fant det også interessant at en del aktører mente man burde gå lenger i retning av et ytelsesbasert regelverk. Byrået er imidlertid av den oppfatning at det ikke vil være klokt å innføre full ytelsesbasering på dette stadiet, men at kontinuerlig forbedring av reglene, i takt med den utviklingen som skjer på organisasjonsnivå, vil berede veien for ytelsesbaserte regler.
107. Byrået er også innforstått med at en del saker vil kreve ytterligere undersøkelser både fra Byråets egen side og fra ICAO. Det er f.eks. tilfellet når det gjelder grensesnittene mellom forskjellige SMS. Byrået er enig med de kommentatorene som sier at organisasjonene ikke skal styre sikkerheten i et vakuum, men gjøre dette i samarbeid med de andre organisasjonene de har forbindelser til. For eksempel vil effektiv sikkerhetsstyring hos en flyplassoperatører innebære hensiktsmessig samordning med

luftfartsselskaper og ytere av flysikringstjenester som benytter flyplasstjenestene. Derfor ønsker Byrået å fremme forslag om en regel for dette i framtiden. I denne forbindelse vil Byrået trekke på ekspertisen i regelverksgruppene som arbeider på IRer for flyplasser.

Part-OR Subpart ATO

108. Subpart OR.ATO beskriver særlige krav til godkjente opplæringsorganisasjoner når det gjelder sertifisering av flygebesetninger. Disse kravene kommer i tillegg til kravene i Subpart GEN. Subparten består av fire avsnitt, som følger:

- Avsnitt I Generelle krav,
- Avsnitt II Tilleggskrav for ATOer som gir opplæring til CPL, MPL og ATPL og tilhørende rettigheter og bevis,
- Avsnitt III Tilleggskrav for ATOer som gir bestemte typer opplæring,
 - Kapittel 1: Fjernundervisningskurs,
 - Kapittel 2: ZFTT-kurs (Zero Flight-Time Training),
 - Kapittel 3: MPL-kurs og
 - Kapittel 4: Opplæring i teknisk prøveflyging

109. *Avsnitt I* i Subpart OR.ATO fastsetter de generelle kravene til organisasjoner som gir opplæring til flygersertifikater, rettigheter og bevis. Dette avsnittet inneholder bestemmelser om utstedelse av bevis, personalkrav for godkjente opplæringsorganisasjoner (ATO), opplæringsprogram, opplærings- og driftshåndbok, luftfartøyer og flyplasser som brukes i opplæringen samt en del tilleggskrav som gjelder opplæring gitt i tredjestater.

Avsnitt II inneholder tilleggskrav til opplæringsorganisasjoner som gir opplæring til trafikkflygersertifikater. Det inneholder en del tilleggskrav som gjelder personell og opplæringsprogram, og beskriver tilleggskrav med hensyn til opplærings- og driftshåndboken i nærmere detalj.

Avsnitt III inneholder krav til opplæringsorganisasjoner som gir bestemte typer opplæring, som fjernundervisningskurs, ZFTT-kurs, kurs for flerpilotsertifikat og opplæring i teknisk prøveflyging.

110. De foreslåtte IREne til avsnitt I, II og III er basert på eksisterende krav til opplæringsorganisasjoner i ICAO Annex 1 (Appendix 2) og JAR-FCL. Forskjeller i forhold til tidligere forskrifter skyldes hovedsakelig et ønske om økt klarhet. På bakgrunn av innspillene fra berørte parter ble visse krav skrevet om og gjort klarere. I betraktning av at de fleste opplæringsorganisasjoner som gir opplæring bare til LAPL, PPL, SPL, BPL og tilknyttede rettigheter eller bevis, fram til nå enten har vært klassifisert som registrerte læresteder i henhold til JAR eller er regulert i henhold til nasjonalt regelverk, er visse krav som stammer fra JAR-FCL definert på en enklere og mer generell måte i avsnitt I. Tilleggskravene som gjelder ATOer som gir opplæring til trafikkflygersertifikater i avsnitt II, er basert på Appendix 1a til JAR-FCL 1.055 / 2.055.

111. CRD inneholder en del endringer i forhold til teksten i NPA hva dette avsnittet angår, inklusive flere AMCer som forklarer hvordan man kan oppnå samsvar med regelverket når det gjelder ikke-komplekse opplæringsorganisasjoner som gir opplæring bare til LAPL, PPL, SPL eller BPL og tilknyttede rettigheter og bevis. Kravene som opprinnelig ble foreslått om at opplæringsorganisasjoner skal måtte registrere seg som egne rettssubjekter og godtgjøre tilstrekkelige finansielle ressurser, ble tatt ut. Videre ble det besluttet å flytte kravet om en opplærings- og driftshåndbok fra avsnitt II til avsnitt I, og kravet gjelder nå for alle opplæringsorganisasjoner. Det bør gjøres klart at for opplæringsorganisasjoner som gir opplæring bare til privatflygersertifikater (inkludert LAPL), trenger håndboken bare være på et helt grunnleggende nivå (opplærings- og driftshåndbøkene kan kombineres i én bok).

112. Under høringen viste det seg at en del organisasjoner var bekymret for hvilket detaljnivå som kreves av opplæringsorganisasjoner som drives på ideelt grunnlag, og som hovedsakelig driver opplæring til LAPL og andre privatflygersertifikater eller tilknyttede rettigheter og bevis. Byrået har prøvd å løse dette ved å forenkle en del av kravene i dette avsnittet. Det ble også bestemt at det skal defineres et regelverksforberedende oppdrag med sikte på å utarbeide ytterligere AMC/GM for denne typen opplæringsorganisasjoner (f.eks. innholdet i opplærings- og driftshåndboken).
113. Ut fra innkomne kommentarer til de særlige kravene til opplæringsorganisasjoner som bare gir opplæring til rettigheter for teknisk prøveflyging, bestemte Byrået seg for ikke å utarbeide noe særskilt regelsett for denne typen opplæringsorganisasjoner. I flere krav er det lagt til ytterligere tilleggsregler eller lettelser alt etter som for å ta høyde for dette.
114. Overskriften på avsnittet er blitt endret på bakgrunn av innkomne kommentarer med hensyn til gyldighetsområdet for opplæringsorganisasjoner som bare gir opplæring til LAPL, PPL, SPL eller BPL. Den endrede overskriften klargjør at opplæringsorganisasjoner som gir opplæring til LAPL og privatflygersertifikater, også kan gi opplæring til de rettigheter og bevis som er knyttet til disse sertifikatene.
115. Det kom inn ulike oppfatninger om hvilke erfaringskrav som skulle stilles til sjefsinstruktør for flyging (CFI). Byrået bestemte seg for å endre ordlyden foreslått i CRD og holde seg nærmere ordlyden i JAR-FCL. Kravet om at CFI skal inneha det høyeste trafikkflygersertifikatet og tilknyttede rettigheter for de flygetreningskursene som gis, ble flyttet tilbake til IR-nivå. AMC vil også bli endret for å redegjøre ytterligere for dette kravet.
116. Flere kommentatorer hadde lignende reaksjoner og mente at det burde være mulig med fjernundervisningskurs for flerpilots typerettigheter, med samme begrensninger som for enpilots typerettigheter. Byrået er klar over at det i stadig større grad finnes internettbaserte kurs for typerettighetsopplæring og erkjenner de pedagogiske fordelene ved dette. Byrået endret derfor teksten for å tillate fjernundervisning for alle klasse- og typerettigheter.
117. De fleste kommentarene og reaksjonene som kom inn vedrørende tilleggskravene til organisasjoner som tilbyr opplæring i teknisk prøveflyging, gikk ikke på innholdet i Byråets forslag, men på strukturen. Flere mente det burde innføres en egen Subpart for organisasjoner som tilbyr opplæring i teknisk prøveflyging. Etter en grundig gjennomgang av kommentarene og kravene med hjelp fra revisjonsgruppen for teknisk prøveflyging, konkluderte Byrået med at selv om opplæring i teknisk prøveflyging er en meget spesiell aktivitet, var det ikke behov for å innføre en egen Subpart. Faktisk kan de aller fleste generelle kravene til ATOer anvendes på organisasjoner som driver opplæring i teknisk prøveflyging. Det ble likevel identifisert et par punkter som berørte disse organisasjonene spesielt, og dette er hensyntatt i tekstene, enten ved at disse organisasjonene er unntatt fra enkelte av de generelle kravene, eller ved at den opprinnelige teksten i OR.ATO.355 er endret.
118. Godkjenningssertifikater for opplæringsorganisasjoner som er utstedt eller anerkjent i samsvar med gjeldende krav i JAR-FCL av en medlemsstat som har implementert JAR-FCL og er anbefalt for gjensidig godkjenning, skal anses å ha blitt utstedt i samsvar med Part-OR. I slike tilfeller vil fristen for å lukke avvik på nivå 2 ikke kunne overskride 2 år der disse avvikene skyldes annerledes utformede krav i tidligere nasjonal lovgivning som gjenspeiler kravene i JAR-FCL hva opplæringsorganisasjoner angår.
119. For opplæringsorganisasjoner som ikke har vært omfattet av JAR-FCL-systemet og som tilbyr opplæring bare til privatflygersertifikater eller tilknyttede rettigheter og bevis, foreslås det at medlemsstatene kan utsette anvendelsen av bestemmelsene i Part-AR og Part-OR i inntil 3 år etter den nye forordningens ikrafttredelsesdato. Med denne overgangsperioden har man tatt hensyn til at særlig små opplæringsorganisasjoner og andre berørte organisasjoner har gitt uttrykk for at registrerte læresteder eller andre opplæringsorganisasjoner som er underlagt det nasjonale systemet, vil trenge mer tid til å forberede seg på den nye forordningen. Et par berørte organisasjoner og en del

medlemsstater foreslo en slags "grandfathering" for registrerte læresteder. Spørsmålet ble grundig gjennomgått av Byrået, men på grunn av de store forskjellene mellom kravene som må oppfylles for å kunne godkjennes som registrert lærested, og kravene for å godkjennes innenfor ATO-systemet, var det ikke mulig å ha noen egen bestemmelse om godskrivning eller opprettholdelse av gyldigheten av sertifikater for denne typen opplæringsorganisasjoner. Byrået antar imidlertid at overføring av et eksisterende lærested til det framtidige ATO-systemet i de fleste tilfeller vil være basert på en "gap-analyse" av de to forordningene. Dette vil gi rom for at opplæringsorganisasjoner til en viss grad kan gis godskrivning for elementer som allerede er på plass og godkjent av vedkommende myndighet (f.eks. opplærings- og driftshåndbok / elementer i SMS).

Part-OR Subpart FSTD

120. Subpart OR.FSTD definerer særlige krav til organisasjoner som opererer syntetiske flygetreningsinnretninger (FSTDer), og kvalifisering av FSTDer. Subparten består av to avsnitt, som følger:

- Avsnitt I Krav til organisasjoner som opererer FSTDer
- Avsnitt II Krav med hensyn til kvalifisering av FSTDer

121. OR.FSTD definerer tilleggskravene for organisasjoner som opererer FSTDer, og for kvalifisering av FSTDer. Den gjelder organisasjoner (f.eks. FSTD-operatører) som ikke tilbyr opplæringsprogrammer, ATOer og AOC-innehavere som opererer FSTDer.

- *Avsnitt I* beskriver hvordan en organisasjon som opererer en FSTD, kan godtgjøre overfor vedkommende myndighet at den har kapasitet til å opprettholde FSTDens kvalifiseringsnivå som sertifisert, og prosedyrer som skal følges når det må gjøres endringer på FSTD eller legge til tilleggsutstyr. Et viktig element for å sikre fortsatt samsvar med gjeldende krav er programmet for samsvarskontroll (CMP).
- *Avsnitt II* beskriver alle trinn i prosessen for kvalifisering av en FSTD, med søknad, kvalifiseringsgrunnlag (som omfatter CS), det særlige tilfellet med midlertidig kvalifisering inntil kvalifiseringssertifikat for FSTD utstedes, og gyldigheten av dette.

122. OR.FSTD er basert på JAR-FSTD A og H. Forskjellene i forhold til tidligere forskrifter skyldes for det meste et ønske om å gjøre bestemmelsene klarere. Det er ikke foreslått noen vesentlig nye krav til FSTD-operatører.

123. Siden det har aldri vært krav om at brukere av en FSTD (i dette tilfellet ATOer eller AOC-innehavere) skulle ha noen "brukergodkjenning" i form av ett enkelt dokument, vil godkjenningen til bruk av en FSTD inngå i ATO-sertifikatet (som et tillegg til dette) eller opplæringshåndboken (OM-D) for AOC-innehavere i forbindelse med de godkjente opplæringsprogrammene. Dette sikrer at bestemmelsen som gjelder detaljene i opplæringsprogrammet med hensyn til hva den aktuelle treningsinnretningen, som skal identifiseres med sin særskilte bokstavkode, faktisk har kapasitet til, vil bli beholdt.

124. For å ta hensyn til at ikke alle FSTD-operatører tilbyr opplæring, er det generelle begrepet "organisasjoner som opererer en FSTD" blitt brukt. Da er både ATOer og AOC-innehavere som opererer FSTDer, dekket. Om f.eks. en ATO opererer en FSTD, vil reglene i avsnitt III også få anvendelse for dem, i tillegg til de andre reglene i Subpart OR.ATO.

Alle organisasjoner som opererer FSTDer, skal ha på plass et effektivt program for samsvarskontroll (CM). Dette må dokumenteres overfor vedkommende myndighet før et kvalifiseringssertifikat kan utstedes. Kravet om oppbevaring av dokumentasjon som del av CM-programmet er lagt til.

Det er også lagt til en lenke til Part-21 for å inkludere luftfartøyets valideringsdata definert ved operasjonelle bruksdata (OSD), i kvalifiseringsgrunnlaget for de(n) aktuelle typen(e) FSTD(er).

125. For innehavere av FSTD-sertifikater foreslås en overgangsperiode på inntil to år for å overholde kravene fastsatt i OR.GEN.200(a)(3), da det ikke kan forutsettes at alle deler allerede er implementert under eksisterende regelverk (f.eks. identifisering av sikkerhetsfarer).

Part-OR Subpart AeMC

Se Part-AR Subpart AeMC.

Köln, 19. april 2011

P. GOUDOU
Administrerende direktør

VEDLEGG I

Regelhenvvisninger og overskrifter – sammenligningstabell CRD / uttalelsen (i samme rekkefølge som i CRD)

| Regelhenvvisning i CRD | Overskrift i CRD | Regelhenvvisning i uttalelsen | Overskrift i uttalelsen |
|--------------------------------|--|-------------------------------|--|
| RAMMEFORORDNING | | | |
| AR artikkel 1 | Formål og virkeområde | Artikkel 1 | Formål og virkeområde |
| AR artikkel 2 | Definisjoner | Artikkel 2 | Definisjoner |
| AR artikkel 3 | Sikkerhetsprogram | Artikkel 3 | Sikkerhetsplanlegging |
| AR artikkel 4 | Tilsynskapasitet | Artikkel 4 | Tilsynskapasitet |
| AR artikkel 5 | Fleksibilitetsbestemmelser | Artikkel 5 | Fleksibilitetsbestemmelser |
| AR artikkel 6 | Overgangsordninger | Artikkel 6 | Opplæringsorganisasjoner for flygere |
| AR artikkel 7 | Ikrafttredelse | Artikkel 7 | Syntetiske flygetreningsinnretninger |
| --- | --- | Artikkel 8 | Flymedisinske sentre |
| --- | --- | Artikkel 9 | Overgangstiltak |
| --- | --- | Artikkel 10 | Ikrafttredelse |
| AR.GEN – GENERELLE KRAV | | | |
| AR.GEN | Avsnitt 1 – GENERELT | AR.GEN | Avsnitt 1 – GENERELT |
| AR.GEN.115 | Tilsynsdokumentasjon | AR.GEN.115 | Tilsynsdokumentasjon |
| AR.GEN.120 | Samsvarsmåter | AR.GEN.120 | Samsvarsmåter |
| AR.GEN.125 | Informasjon til Byrået | AR.GEN.125 | Informasjon til Byrået |
| AR.GEN.135 | Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem | AR.GEN.135 | Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem |
| AR.GEN | Avsnitt II – STYRING | AR.GEN | Avsnitt II – STYRING |
| AR.GEN.200 | Styringssystem | AR.GEN.200 | Styringssystem |
| AR.GEN.205 | Bruk av kvalifiserte enheter | AR.GEN.205 | Fordeling av oppgaver |
| AR.GEN.210 | Endringer i styringssystemet | AR.GEN.210 | Endringer i styringssystemet |
| AR.GEN.220 | Oppbevaring av dokumentasjon | AR.GEN.220 | Oppbevaring av dokumentasjon |
| AR.GEN | Avsnitt III – TILSYN, SERTIFISERING OG HÅNDHEVING | AR.GEN | Avsnitt III – TILSYN, SERTIFISERING OG HÅNDHEVING |
| AR.GEN.300 | Løpende tilsyn | AR.GEN.300 | Tilsyn |
| AR.GEN.305 | Tilsynsprogram | AR.GEN.305 | Tilsynsprogram |
| AR.GEN.310 | Prosedyre for førstegangs sertifisering – organisasjoner | AR.GEN.310 | Prosedyre for førstegangs sertifisering – organisasjoner |
| AR.GEN.315 | Prosedyre for utstedelse, forlengelse, gjenutstedelse eller endring av sertifikater, rettigheter og bevis – personer | AR.GEN.315 | Prosedyre for utstedelse, forlengelse, gjenutstedelse eller endring av sertifikater, rettigheter, bevis og attester – personer |
| AR.GEN.330 | Endringer – organisasjoner | AR.GEN.330 | Endringer – organisasjoner |
| AR.GEN.345 | Erklæringer – organisasjoner | --- | vil bli offentliggjort sammen med uttalelsen om forordning om luftfartsoperasjoner |

| Regelhenvisning i CRD | Overskrift i CRD | Regelhenvisning i uttalelsen | Overskrift i uttalelsen |
|---|--|--|--|
| AR.GEN.350 | Avvik og korrigerende tiltak – organisasjoner | AR.GEN.350 | Avvik og korrigerende tiltak |
| AR.GEN.355 | Tvangstiltak – personer | AR.GEN.355 | Tvangstiltak – personer |
| AR.GEN | AR.GEN. avsnitt IV "Inspeksjoner på bakken" | AR.RAMP | vil bli offentliggjort sammen med uttalelsen om forordning om luftfartsoperasjoner |
| AR.OPS | AR.OPS | AR.OPS | |
| AR.FCL – SÆRLIGE KRAV MED HENSYN TIL SERTIFISERING AV FLYGEBESETNINGER | | | |
| AR.FCL | Avsnitt 1 – GENERELT | AR.FCL | Avsnitt 1 – GENERELT |
| AR.FCL.120 | Oppbevaring av dokumentasjon | AR.FCL.120 | Oppbevaring av dokumentasjon |
| AR.FCL | Avsnitt II – SERTIFIKATER, RETTIGHETER OG BEVIS | AR.FCL | Avsnitt II – SERTIFIKATER, RETTIGHETER OG BEVIS |
| AR.FCL.200 | Prosedyrer for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av et sertifikat, en rettighet eller et bevis | AR.FCL.200 | Prosedyrer for utstedelse, forlengelse eller gjenutstedelse av et sertifikat, en rettighet eller et bevis |
| AR.FCL.205 | Overvåking av kontrollanter | AR.FCL.205 | Overvåking av kontrollanter |
| AR.FCL.210 | Informasjon til kontrollanter | AR.FCL.210 | Informasjon til kontrollanter |
| AR.FCL.215 | Gyldighetsperiode | AR.FCL.215 | Gyldighetsperiode |
| AR.FCL.220 | Prosedyre for ny utstedelse (re-issue) av et flygersertifikat | AR.FCL.220 | Prosedyre for ny utstedelse (re-issue) av et flygersertifikat |
| AR.FCL.250 | Begrensning, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av sertifikater, rettigheter og bevis | AR.FCL.250 | Begrensning, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av sertifikater, rettigheter og bevis |
| AR.FCL | Avsnitt III – TEORIEKSAMENER | AR.FCL | Avsnitt III – TEORIEKSAMENER |
| AR.FCL.300 | Eksamensprosedyrer | AR.FCL.300 | Eksamensprosedyrer |
| Tillegg VII til vedlegg 1 – Part-AR EASA-skjema 141 | Standard EASA-modell for sertifikater | Tillegg I til vedlegg II – Part-AR EASA-skjema 141 | Standard EASA-modell for sertifikater |
| AR.CC – SÆRLIGE KRAV MED HENSYN TIL KABINBESETNINGER | | | |
| AR.CC | Avsnitt I – GODKJENNING AV ORGANISASJONER SOM LEVERER OPPLÆRING AV KABINBESETNING ELLER UTSTEDER ATTEST FOR KABINBESETNING | AR.CC | Avsnitt II – ORGANISASJONER SOM LEVERER OPPLÆRING AV KABINBESETNING ELLER UTSTEDER ATTEST FOR KABINBESETNING |
| AR.CC.100 | Godkjenning av organisasjoner som leverer opplæring av kabinbesetning eller utsteder attest for kabinbesetning | AR.CC.200 | Godkjenning av organisasjoner som leverer opplæring av kabinbesetning eller utsteder attest for kabinbesetning |
| AR.CC | Avsnitt II – ATTEST FOR KABINBESETNING | | Avsnitt I – ATTEST FOR KABINBESETNING |
| AR.CC.200 | Prosedyrer for utstedelse av attest for kabinbesetning | AR.CC.100 | Prosedyrer for attest for kabinbesetning |
| AR.CC.205 | Format og spesifikasjoner for attest for kabinbesetning | --- | [innlemmet i AR.CC.100] |
| AR.CC.215 | Midlertidig oppheving og tilbakekalling av attest for kabinbesetning | AR.CC.105 | Midlertidig oppheving og tilbakekalling av attest for kabinbesetning |

| Regelhenvisning i CRD | Overskrift i CRD | Regelhenvisning i uttalelsen | Overskrift i uttalelsen |
|---|---|--|---|
| Tillegg VIII til vedlegg 1 – Part-AR EASA-skjema 142 | Standard EASA-modell for attest for kabinbesetning | Tillegg II til vedlegg II – Part-AR EASA-skjema 142 | Standard EASA-modell for attest for kabinbesetning |
| AR.ATO – SÆRLIGE KRAV MED HENSYN TIL GODKJENTE OPPLÆRINGSORGANISASJONER (ATO) | | | |
| AR.ATO.105 | Tilsynsprogram | AR.ATO.105 | Tilsynsprogram |
| AR.ATO.120 | Oppbevaring av dokumentasjon | AR.ATO.120 | Oppbevaring av dokumentasjon |
| AR.FSTD – SÆRLIGE KRAV MED HENSYN TIL KVALIFISERING AV SYNTETISKE FLYGETRENINGSSINNETNINGER (FSTD) | | | |
| AR.ATO.200 | Prosedyre for førstegangsevaluering | AR.FSTD.100 | Prosedyre for førstegangsevaluering |
| AR.ATO.210 | Utstedelse av kvalifiseringssertifikat for FSTD | AR.FSTD.110 | Utstedelse av kvalifiseringssertifikat for FSTD |
| AR.ATO.220 | Forlengelse av kvalifisering for FSTD | AR.FSTD.120 | Forlengelse av kvalifisering for FSTD |
| AR.ATO.230 | Endringer | AR.FSTD.130 | Endringer |
| AR.ATO.235 | Avvik og korrigerende tiltak – kvalifiseringssertifikat for FSTD | AR.FSTD.135 | Avvik og korrigerende tiltak – kvalifiseringssertifikat for FSTD |
| Tillegg IX til vedlegg 1 – Part-AR EASA-skjema 143 | Sertifikat for godkjente opplæringsorganisasjoner med godkjenningsskjema for opplæringskurs | Tillegg III til vedlegg II – Part-AR EASA-skjema 143 | Sertifikat for godkjente opplæringsorganisasjoner med godkjenningsskjema for opplæringskurs |
| Tillegg X til vedlegg 1 – Part-AR EASA-skjema 145 | Kvalifiseringssertifikat for syntetisk flygetreningssinnetning (FSTD) | Tillegg IV til vedlegg II – Part-AR EASA-skjema 145 | Kvalifiseringssertifikat for syntetisk flygetreningssinnetning (FSTD) |
| AR.AeMC – SÆRLIGE KRAV MED HENSYN TIL FLYMEDISINSKE SENTRE (AeMC) | | | |
| AR.AeMC.110 | Prosedyre for førstegangs sertifisering | AR.AeMC.110 | Prosedyre for førstegangs sertifisering |
| AR.AeMC.150 | Avvik og korrigerende tiltak – AeMC | AR.AeMC.150 | Avvik og korrigerende tiltak – AeMC |
| Tillegg XI til vedlegg 1 – Part-AR EASA-skjema 146 | Godkjenningssertifikat for flymedisinske sentre (AeMC) | Tillegg V til vedlegg II – Part-AR EASA-skjema 146 | Godkjenningssertifikat for flymedisinske sentre (AeMC) |
| AR.MED – SÆRLIGE KRAV MED HENSYN TIL SERTIFISERING AV FLYLEGER | | | |
| AR.MED | Avsnitt 1 – GENERELT | AR.MED | Avsnitt 1 – GENERELT |
| AR.MED.120 | Medisinsk sakkyndige | AR.MED.120 | Medisinsk sakkyndige |
| AR.MED.125 | Henvisning til sertifiserende myndighet | AR.MED.125 | Henvisning til sertifiserende myndighet |
| AR.MED.130 | Legeattestens format | AR.MED.130 | Legeattestens format |
| AR.MED.135 | Flymedisinske skjemaer | AR.MED.135 | Flymedisinske skjemaer |
| AR.MED.145 | Erklæring fra allmennpraktiserende lege til vedkommende myndighet | AR.MED.145 | Melding fra allmennpraktiserende lege til vedkommende myndighet |
| AR.MED.150 | Oppbevaring av dokumentasjon | AR.MED.150 | Oppbevaring av dokumentasjon |
| AR.MED | Avsnitt II – FLYLEGER | AR.MED | Avsnitt II – FLYLEGER |
| AR.MED.200 | AR.MED200 Prosedyre for utstedelse av godkjenningssertifikat for flylege | AR.MED.200 | Prosedyre for utstedelse av godkjenningssertifikat for flylege |

| Regelhenvisning i CRD | Overskrift i CRD | Regelhenvisning i uttalelsen | Overskrift i uttalelsen |
|---|---|---|---|
| AR.MED.240 | Allmennpraktiserende leger som fungerer som flyleger | AR.MED.240 | Allmennpraktiserende leger som fungerer som flyleger |
| AR.MED.245 | Løpende tilsyn med flyleger og allmennpraktiserende leger | AR.MED.245 | Løpende tilsyn med flyleger og allmennpraktiserende leger |
| AR.MED.250 | Begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av godkjenningssertifikater for flyleger | AR.MED.250 | Begrensning, midlertidig oppheving og tilbakekalling av godkjenningssertifikater for flyleger |
| AR.MED.255 | Tvangstiltak | AR.MED.255 | Tvangstiltak |
| AR.MED | Avsnitt III – MEDISINSK SERTIFISERING | AR.MED | Avsnitt III – MEDISINSK SERTIFISERING |
| AR.MED.315 | Gjennomgåelse av undersøkelsesrapporter | AR.MED.315 | Gjennomgåelse av undersøkelsesrapporter |
| AR.MED.325 | Prosedyre for fornyet behandling | AR.MED.325 | Prosedyre for fornyet behandling |
| Tillegg XII til vedlegg 1 – Part-AR EASA-skjema 147 | Standard EASA-modell for legeattest | Tillegg VI til vedlegg II – Part-AR EASA-skjema 147 | Standard EASA-modell for legeattest |
| Rammeforordningen | | | |
| OR artikkel 1 | Formål og virkeområde | Artikkel 1 | Formål og virkeområde |
| OR artikkel 2 | Definisjoner | Artikkel 2 | Definisjoner |
| OR artikkel 3 | Opplæringsorganisasjoner for flygere | Artikkel 6 | Opplæringsorganisasjoner for flygere |
| OR artikkel 4 | Syntetiske flygetreningsinnretninger | Artikkel 7 | Syntetiske flygetreningsinnretninger |
| OR artikkel 5 | Flymedisinske sentre | Artikkel 8 | Flymedisinske sentre |
| OR artikkel 6 | Luftfartsselskaper | --- | --- |
| OR artikkel 8 | Ikrafttredelse | Artikkel 10 | Ikrafttredelse |
| OR.GEN – GENERELLE KRAV | | | |
| OR.GEN | Avsnitt 1 – GENERELT | OR.GEN | Avsnitt 1 – GENERELT |
| OR.GEN.105 | Vedkommende myndighet | OR.GEN.105 | Vedkommende myndighet |
| OR.GEN.115 | Søknad om organisasjonssertifikat | OR.GEN.115 | Søknad om organisasjonssertifikat |
| OR.GEN.120 | Samsvarsmåter | OR.GEN.120 | Samsvarsmåter |
| OR.GEN.125 | Organisasjonens godkjenningvilkår og rettigheter | OR.GEN.125 | Organisasjonens godkjenningvilkår og rettigheter |
| OR.GEN.130 | Endringer i organisasjoner underlagt sertifisering | OR.GEN.130 | Endringer i organisasjoner underlagt sertifisering |
| OR.GEN.135 | Fortsatt gyldighet | OR.GEN.135 | Fortsatt gyldighet |
| OR.GEN.140 | Tilgang | OR.GEN.140 | Tilgang |
| OR.GEN.145 | Erklæring | --- | vil bli offentliggjort sammen med uttalelsen om forordning om luftfartsoperasjoner |
| OR.GEN.150 | Avvik | OR.GEN.150 | Avvik |
| OR.GEN.155 | Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem | OR.GEN.155 | Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem |
| OR.GEN.160 | Hendelsesrapportering | OR.GEN.160 | Hendelsesrapportering |
| OR.GEN | Avsnitt II – STYRINGSSYSTEM | OR.GEN | Avsnitt II – STYRINGSSYSTEM |

| Regelhenvisning i CRD | Overskrift i CRD | Regelhenvisning i uttalelsen | Overskrift i uttalelsen |
|--|---|------------------------------|--|
| OR.GEN.200 | Styringsystem | OR.GEN.200 | Styringsystem |
| OR.GEN.205 | Kontrakter og innkjøp | OR.GEN.205 | Virksomhet satt ut på kontrakt |
| OR.GEN.210 | Krav til personell | OR.GEN.210 | Krav til personell |
| OR.GEN.215 | Krav til fasiliteter | OR.GEN.215 | Krav til fasiliteter |
| OR.GEN.220 | Oppbevaring av dokumentasjon | OR.GEN.220 | Oppbevaring av dokumentasjon |
| OR.OPS.GEN | OR.OPS.GEN | CAT.OR | vil bli offentliggjort sammen med uttalelsen om forordning om luftfartsoperasjoner |
| OR.OPS.MLR | OR.OPS.MLR | CAT.MLR | |
| 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 | |
| OR.ATO – GODKJENTE OPPLÆRINGSORGANISASJONER | | | |
| OR.ATO | Avsnitt 1 – GENERELT | OR.ATO | Avsnitt 1 – GENERELT |
| OR.ATO.100 | Virkeområde | OR.ATO.100 | Virkeområde |
| OR.ATO.105 | Søknad | OR.ATO.105 | Søknad |
| OR.ATO.110 | Krav til personell | OR.ATO.110 | Krav til personell |
| OR.ATO.120 | Oppbevaring av dokumentasjon | OR.ATO.120 | Oppbevaring av dokumentasjon |
| OR.ATO.125 | Opplæringsprogram | OR.ATO.125 | Opplæringsprogram |
| OR.ATO.130 | Opplærings- og driftshåndbok | OR.ATO.130 | Opplærings- og driftshåndbok |
| OR.ATO.135 | Opplæringsluftfartøyer og FSTDer | OR.ATO.135 | Opplæringsluftfartøyer og FSTDer |
| OR.ATO.140 | Flyplasser og driftssteder | OR.ATO.140 | Flyplasser og driftssteder |
| OR.ATO.145 | Forutsetninger for opplæring | OR.ATO.145 | Forutsetninger for opplæring |
| OR.ATO.150 | Opplæring i tredjestater | OR.ATO.150 | Opplæring i tredjestater |
| OR.ATO | Avsnitt II – TILLEGGSKRAV TIL ATOer SOM GIR OPPLÆRING TIL ANDRE SERTIFIKATER OG RETTIGHETER ENN LAPL, PPL, SPL OG BPL | OR.ATO | Avsnitt II – TILLEGGSKRAV FOR ATOer SOM GIR OPPLÆRING TIL CPL, MPL og ATPL OG TILKNYTTETE RETTIGHETER OG BEVIS |
| OR.ATO.210 | Krav til personell | OR.ATO.210 | Krav til personell |
| OR.ATO.225 | Opplæringsprogram | OR.ATO.225 | Opplæringsprogram |
| OR.ATO.230 | Opplærings- og driftshåndbok | OR.ATO.230 | Opplærings- og driftshåndbok |
| OR.FSTD – KRAV TIL ORGANISASJONER SOM OPERERER SYNTETISKE FLYGETRENINGSSINNETNINGER (FSTDer) OG KVALIFISERING AV FSTDer | | | |
| OR.ATO | Avsnitt III – TILLEGGSKRAV TIL ORGANISASJONER SOM OPERERER FSTDer, OG KVALIFISERING AV FSTDer | OR.FSTD | Avsnitt I – KRAV TIL ORGANISASJONER SOM OPERERER FSTDer |
| OR.ATO.300 | Generelt | OR.FSTD.100 | Generelt |
| OR.ATO.305 | Opprettholdelse av kvalifisering av FSTD | OR.FSTD.105 | Opprettholdelse av FSTD-kvalifiseringen |

| Regelhenvisning i CRD | Overskrift i CRD | Regelhenvisning i uttalelsen | Overskrift i uttalelsen |
|-----------------------|--|------------------------------|---|
| OR.ATO.310 | Modifikasjoner | OR.FSTD.110 | Modifikasjoner |
| OR.ATO.315 | Installasjoner | OR.FSTD.115 | Installasjoner |
| OR.ATO.320 | Tilleggsutstyr | OR.FSTD.120 | Tilleggsutstyr |
| OR.ATO | Avsnitt III – TILLEGGSKRAV TIL ORGANISASJONER SOM OPERERER FSTDer, OG KVALIFISERING AV FSTDer (FORTS.) | OR.FSTD | Avsnitt II – KRAV MED HENSYN TIL KVALIFISERING AV FSTDer |
| OR.ATO.350 | Søknad om kvalifisering av FSTD | OR.FSTD.200 | Søknad om kvalifisering av FSTD |
| OR.ATO.355 | Sertifiseringsspesifikasjoner for FSTDer | OR.FSTD.205 | Sertifiseringsspesifikasjoner for FSTDer |
| OR.ATO.360 | Kvalifiseringsgrunnlag | OR.FSTD.210 | Kvalifiseringsgrunnlag |
| OR.ATO.365 | Utstedelse av kvalifiseringssertifikat for FSTD | OR.FSTD.215 | Utstedelse av kvalifiseringssertifikat for FSTD |
| OR.ATO.370 | Midlertidig FSTD-kvalifisering | OR.FSTD.220 | Midlertidig FSTD-kvalifisering |
| OR.ATO.375 | Varighet og fortsatt gyldighet | OR.FSTD.225 | Varighet og fortsatt gyldighet |
| OR.ATO.380 | Endring av en kvalifisert FSTD | OR.FSTD.230 | Endring av en kvalifisert FSTD |
| OR.ATO.385 | Forlengelse av kvalifisering for FSTD | OR.FSTD.235 | Forlengelse av kvalifisering for FSTD |
| OR.ATO.390 | Oppbevaring av dokumentasjon | OR.FSTD.240 | Oppbevaring av dokumentasjon |
| OR.ATO | AVSNITT IV – TILLEGGSKRAV FOR ATOer SOM GIR BESTEMTE TYPER OPPLÆRING | OR.ATO | AVSNITT III – TILLEGGSKRAV FOR ATOer SOM GIR BESTEMTE TYPER OPPLÆRING |
| OR.ATO.400 | Generelt | OR.ATO.300 | Generelt |
| OR.ATO.405 | Klasseromsundervisning | OR.ATO.305 | Klasseromsundervisning |
| OR.ATO.410 | Instruktører | OR.ATO.310 | Instruktører |
| OR.ATO.430 | Generelt | OR.ATO.330 | Generelt |
| OR.ATO.435 | Full flygesimulator | OR.ATO.335 | Full flygesimulator |
| OR.ATO.450 | Generelt | OR.ATO.350 | Generelt |
| OR.ATO.455 | Organisasjoner som gir opplæring i teknisk prøveflyging | OR.ATO.355 | Organisasjoner som gir opplæring i teknisk prøveflyging |
| OR.AeMC | OR.AeMC | OR.AeMC | FLYMEDISINSKE SENTRE |
| OR.AeMC | Avsnitt 1 – GENERELT | OR.ATO | Avsnitt 1 – GENERELT |
| OR.AeMC.105 | Virkeområde | OR.AeMC.105 | Virkeområde |
| OR.AeMC.115 | Søknad | OR.AeMC.115 | Søknad |
| OR.AeMC.135 | Fortsatt gyldighet | OR.AeMC.135 | Fortsatt gyldighet |
| OR.AeMC | Avsnitt II – STYRING | OR.AeMC | Avsnitt II – STYRING |
| OR.AeMC.200 | Styringssystem | OR.AeMC.200 | Styringssystem |
| OR.AeMC.210 | Krav til personell | OR.AeMC.210 | Krav til personell |
| OR.AeMC.215 | Krav til fasiliteter | OR.AeMC.215 | Krav til fasiliteter |
| OR.AeMC.220 | Oppbevaring av dokumentasjon | OR.AeMC.220 | Oppbevaring av dokumentasjon |