



YTTRANDE NR 03/2011

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 19 april 2011

över en kommissionsförordning om tillämpningsföreskrifter för myndighets- och organisationskrav

”Myndighetskrav – organisationskrav”

Innehållsförteckning

I.	Sammanfattning	3
II.	Allmänt	5
III.	Samråd	6
IV.	Syftet med byråns yttrande.....	7
V.	Yttrandets omfattning och struktur	9
VI.	Motivering Del-AR.....	12
	Samråd	12
	Omfattning och tillämpning	14
	Implementeringsförordningen – punkter som är relevanta för Del-AR.....	16
	Del-AR kapitel GEN avsnitt I – Allmänt.....	18
	Del-AR kapitel GEN avsnitt II - Ledning.....	19
	Del-AR kapitel GEN avsnitt III – Tillsyn, certifiering och verkställighetsåtgärder	21
	Del-AR kapitel FCL	25
	Del-AR kapitel CC	27
	Del-AR kapitel ATO.....	28
	Del-AR kapitel FSTD	29
	Del-AR kapitel AeMC och MED.....	30
VII.	Motivering Del-OR.....	32
	Allmänt	32
	Samråd	32
	Omfattning och tillämpning	34
	Implementeringsförordningen – punkter som är relevanta för Del-OR.....	34
	Definitioner som är relevanta för Del-OR	35
	Del-OR kapitel GEN avsnitt I – Allmänt.....	36
	Del-OR kapitel GEN avsnitt II - Ledningssystem	39
	Del-OR kapitel ATO	42
	Del-OR kapitel FSTD.....	44
	Del-OR kapitel AeMC	45
	BILAGA I	46

I. Sammanfattning

Detta yttrande innehåller förslag till krav för behöriga myndigheter och organisationer som är verksamma inom området för civilflygets flygpersonal (flygbesättningar och kabinbesättningar). Detta omfattar allmänna krav (kapitel GEN) som är gemensamma för områdena flygpersonal och flygdrift samt områdesspecifika krav som omfattar certifiering av flygbesättningar, kabinbesättningsintyg, medicinska intyg, godkända utbildningsorganisationer (ATO), utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer¹ och flygmedicinska centrum. De krav som föreslås genom detta yttrande kompletterar de tekniska kraven i Del-FCL, Del-MED och Del-CC.

- **AR.ATO** och **AR.FCL** bygger på de befintliga myndighetskrav för utbildningsorganisationer och certifiering av flygbesättningar som finns i JAR-FCL och tillhörande JIP (Joint Implementation Procedures). Nya bestämmelser har införts i fråga om övervakning av kontrollanter.
- **OR.ATO** bygger på de befintliga kraven för utbildningsorganisationer som finns i ICAO bilaga 1 (tillägg 2) och JAR-FCL. Alla utbildningsorganisationer måste inneha ett ATO-tillstånd, även de som endast tillhandahåller utbildning för pilotcertifikat för lätta luftfartyg (LAPL), privatflygarcertifikat (PPL), ballongflygarcertifikat (BPL) eller segelflygarcertifikat (SPL).
- **AR.CC** införlivar bestämmelserna i grundförordningens artikel 8.4 och 8.5 e. AR.FSTD och OR.FSTD bygger på flygplan och helikoptrar enligt JAR-FSTD samt JIP för JAR-STD.
- **AR.MED**, **AR.AeMC** och **OR.AeMC** omfattar regler om medicinska intyg för flygbesättningar, dataskydd för medicinsk dokumentation av flygmedicinska undersökningar som innehas av den behöriga myndigheten samt organisationskrav för flygmedicinska centrum. De föreslagna bestämmelserna bygger på JAR-FCL 3 och relevanta kapitel i JAA:s Joint Implementation Procedures (JIP).

Myndighetskraven (Del-AR) och organisationskraven (Del-OR) bygger också på de befintliga kraven i avsnitt B i luftvärdighetsreglerna. Härigenom genomförs relevanta bestämmelser i grundförordningen när det gäller samverkan mellan godkända organisationer och den behöriga myndigheten, samarbete och informationsutbyte mellan medlemsstaterna, behovet att omedelbart reagera på ett säkerhetsproblem samt villkoren för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, upphäva och återkalla certifikat, flygcertifikat, behörigheter, intyg och godkännanden enligt artiklarna 7 och 8 i grundförordningen.

När det gäller myndighetskraven tas vederbörlig hänsyn till de kritiska delarna i ett system för säkerhetstillsyn som har definierats av ICAO och uppfyller det standardiseringsmål som föreskrivs i grundförordningen. De omfattar också delar som är nödvändiga för att upprätta ett omfattande säkerhetsstyrningssystem för luftfart på EU-nivå, som anger EU:s och medlemsstaternas ansvar för säkerhetsstyrning. De gemensamma myndighetskraven är därför av direkt relevans för genomförandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP).

Organisationskraven bygger på de viktigaste rekommendationerna "Consistency of Organisation Approvals" (COra)² och ICAO:s normer för säkerhetsstyrningssystem (SMS). De utgör motsvarigheten till Del-AR om villkor för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, upphäva eller återkalla certifikat och tillstånd.

Vad gäller införlivandet av de relevanta ICAO-normerna för SMS, innehåller Del-OR kapitel GEN förslag till konsoliderade allmänna krav för ledningssystem, som har

¹ De områdesspecifika myndighets- och organisationskraven för flygdrift kommer att ingå i yttrandet om flygdrift.
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).

utarbetats för att säkerställa överensstämmelse med befintliga ledningssystem och tillämplighet för alla organisationer som innehar ett organisationscertifikat enligt grundförordningen. De föreslagna kraven är skalbara i förhållande till organisationens storlek och verksamhetens karaktär och komplexitet. De har utformats för att utgöra ett riktmärke för införlivandet av SMS för alla godkända organisationer i fråga om flygplatser, flygledningstjänst, luftnavigeringstjänster och luftvärdighet.

De regler som föreslås genom detta yttrande följer en horisontell regelstruktur. I enlighet med kommissionens rekommendation har det gjorts ett avsteg från den horisontella regelstrukturen för att reglerna om den första utvidgningen ska kunna antas i tid. Därefter kommer förslagen till regler att behöva genomgå ett antal strukturella ändringar och icke-väsentliga ändringar. Dessa ändringar kommer att göras i samarbete med kommissionen sedan detta yttrande har publicerats. För att förenkla denna process har de myndighets- och organisationskrav som publicerades som två separata regelförslag i meddelandena om föreslagen ändring (Notice of Proposed Amendment, NPA) och förteckningen med synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD) slagits samman i ett yttrande.

Detta yttrande innehåller ett förslag till övergångsåtgärder och undantagsklausuler som sträcker sig från sex månader till tre år. Särskilt bör här uppmärksammas kraven för det nya ledningssystemet, specialfallet med organisationer som för första gången måste genomgå certifiering samt ändringar i regelverket efter beslutet att ändra regelstrukturen sedan yttrandet publicerats.

II. Allmänt

1. Syftet med detta yttrande är att bistå Europeiska kommissionen med att fastställa tillämpningsföreskrifter för myndighetskrav i samband med flygdrift och certifiering av flygbesättningar. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008³ (nedan kallad grundförordningen) fastställs en lämplig och övergripande ram för att utarbeta och genomföra gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på det civila luftfartsområdet.
2. Syftet med de föreslagna reglerna är att fastställa
 - a. gemensamma administrativa krav som ska följas av byrån och medlemsstaterna för genomförande och efterlevnad av grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter när det gäller flygdrift och personalkrav, så kallade myndighetskrav (nedan kallade Del-AR) och
 - b. gemensamma tekniska krav för genomförande och efterlevnad av förordning (EG) nr 216/2008 och dess tillämpningsföreskrifter när det gäller organisationer i fråga om flygdrift och personalkrav, så kallade organisationskrav (nedan kallade Del-OR). Kraven i Del-OR avser förvaltnings- och ledningssystemet samt villkoren för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, upphäva och återkalla certifikat.

Det föreslagna regelverket bygger på JAR-FCL och JAR-FSTD, på ICAO:s normer och rekommenderade praxis (SARP), relevanta Joint Implementation Procedures (JIP) som har upprättats inom ramen för de samverkande europeiska luftfartsmyndigheterna JAA i fråga om flygdrift och certifiering av flygbesättningar samt på de nuvarande kraven i avsnitt B i förordning (EG) nr 1702/2003⁴ och 2042/2003⁵. I samband med detta beaktas även följande tillämpliga EU-lagstiftning:

 - a. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen⁶.
 - b. Förordning (EU) nr 996/2010⁷ om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG.
 - c. Direktiv 2003/42/EG⁸ om rapportering av händelser inom civil luftfart.
3. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad byrån)⁹, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i grundförordningen.
4. Detta yttrande bygger på följande meddelanden om föreslagen ändring:

3 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG, ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009 (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

4 Förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6).

5 Förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1).

6 EUT L 293, 31.10.2008, s. 3–20.

7 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG Text av betydelse för EES (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35–50).

8 Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart (EUT L 167, 4.7.2003, s. 23–36).

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

- NPA 2008-22b med förslag till tillämpningsföreskrifter (tillämpningsföreskrift) samt tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för myndighetskrav (Del-AR kapitel GEN avsnitt I, II, och III samt kapitel FCL, ATO, AeMC och MED).
- NPA 2008-22c med förslag till tillämpningsföreskrifter samt tillhörande AMC och GM för organisationskrav (Del-OR kapitel GEN, ATO och AeMC).

NPA 2009-02d innehöll förslag till tillämpningsföreskrifter samt tillhörande AMC och GM för behöriga myndigheter som är specifika för rampinspektioner (AR.GEN.avsnitt IV), flygdrift (AR.OPS) och kabinbesättningar (AR.CC). Dessa behandlas inte i detta yttrande, utan kommer att tas upp i det första yttrandet som publiceras om flygdrift.

III. Samråd

5. NPA 2008-22 publicerades på Easas webbplats (<http://www.easa.europa.eu>) den 31 oktober 2008. NPA 2009-02 publicerades den 30 januari 2009.

Samrådsperioden för dessa NPA-dokument förlängdes i enlighet med artikel 6.6 i regelprocessen¹⁰ på de berörda aktörernas begäran för att säkerställa en överlappning av samrådsperioderna för NPA-dokumenterna för den första utvidgningen¹¹. Vid slutdatumen den 28 maj 2009 (NPA 2008-22) respektive den 31 juli 2009 (NPA 2009-02) hade byrån fått in 9 405 synpunkter om Del-AR och Del-OR från mer än 400 olika synpunktslämnare, däribland nationella luftfartsmyndigheter, branschorganisationer, privata företag och enskilda personer. Det totala antalet synpunkter för båda NPA-dokumenterna uppgick till 18 243.

6. Synpunkterna har behandlats enligt den gemensamma strategi för EU:s utökade befogenhet som har fastställts av byrån och kommissionen och som har godkänts av styrelsen och Easa-kommittén¹². Detta omfattar en strategi i flera steg för att behandla de första bestämmelserna med utökad tillämpning så att tillgängliga resurser och kommittéförfarandet kan fokuseras på förslagen i tur och ordning. Detta innebär också att synpunkterna behandlas enligt en avancerad arbetsmetod: å ena sidan måste CRD-dokumentet publiceras i tid för att inte äventyra förordningarnas offentlighetsgörande till den 8 april 2012 – det datum som anges i artikel 70 i grundförordningen –, å andra sidan ska byrån tillhandahålla CRD-dokument där de berörda parterna lätt kan se vilka ändringar som har gjorts i NPA-dokumenterna, överensstämelsen med ICAO samt de eventuella skillnaderna i förhållande till EU-OPS¹³/JAR (de gemensamma luftfartsbestämmelserna), beroende på vad som är tillämpligt. Genom denna arbetsmetod uppfylls kraven i artikel 7 i Easas regelprocess.
7. De ändrade regeltexterna diskuterades ingående med de särskilda granskningsgrupper för regelarbetet som har inrättats för NPA 2008-22 och 2009-02. Granskningsgruppernas sammansättning baserades på de första förslagsgrupper som upprättades för regleringsuppgifterna OPS.001 och FCL.001. Dessa första förslagsgrupper utökades till att omfatta fler företrädare för berörda aktörer samt en företrädare för byråns standardiseringsenhet i enlighet med bestämmelserna för förfaranden för regleringsgruppers medlemmar. Del-AR behandlades tillsammans med Del-OR för att

¹⁰ Easa-styrelsens beslut 08-2007, som ändrade och ersatte regelprocessen, antogs vid styrelsemötet 03-2007 den 13 juni 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

¹¹ Det rör sig här om NPA 2008-22 om myndighets- och organisationskrav samt NPA 2009-02 om tillämpningsföreskrifter för luftfartsverksamhet för EU-operatörer (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 Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan.

säkerställa ett enhetligt resultat och ett effektivt granskningsförfarande. Granskningsförfarandet har även omfattat en nära samordning med de granskningsgrupper som inrättades i fråga om tekniska krav för flygdrift (OPS) (NPA 2009-02b) samt samråd med de förslagsgrupper som har inrättats för den andra utvidgningen (flygplatser, flygledningstjänst, luftnavigeringstjänster).

8. CRD-dokumenterna för Del-AR och Del-OR med sammanfattning av synpunkterna, byråns tillhörande svar och den ändrade texten publicerades på byråns webbplats den 4 oktober 2010. Vid slutdatumet den 6 december 2010 hade byrån fått 1 020 reaktioner på Del-AR och Del-OR från mer än 70 synpunktslämnare, huvudsakligen nationella luftfartsmyndigheter, branschorganisationer, icke-vinstdrivande organisationer och privata företag. Mer information om dessa reaktioner och om hur de har beaktats för detta yttrande finns under respektive kapitel- och avsnittsrubrik i denna motivering.

IV. Syftet med byråns yttrande

9. I grundförordningen fastställde EU-lagstiftaren räckvidden för de behörigheter och befogenheter som överförts från medlemsstaterna till gemenskapen samt fastställde de grundläggande säkerhetsmål som skulle uppnås genom gemenskapens åtgärder. EU-lagstiftaren bemyndigade också kommissionen att genom kommittéförfarandet anta tillämpningsföreskrifter till grundförordningen, i enlighet med den allmänna beskrivningen i skäl 37 och 38 i grundförordningen.
10. Grundförordningen utgör den rättsliga grunden för att kommissionen ska kunna anta krav som är tillämpliga för medlemsstaternas behöriga myndigheter. Att sådana krav finns är avgörande för att huvudsyftet med grundförordningen ska kunna uppnås – att upprätta och bibehålla en hög och enhetlig nivå för civil luftfartssäkerhet. Endast genom att införa gemensamma krav för de nationella luftfartsmyndigheterna går det att säkerställa att EU:s lagstiftning tillämpas på ett enhetligt sätt runtom i medlemsstaterna.
11. Regelverket för certifikat och godkännanden förutsätter att krav fastställs för dem som söker och innehar dessa certifikat och godkännanden såväl som för de behöriga myndigheterna. I Del-AR fastställs kraven för myndigheter som ska utöva befogenheter när det gäller utfärdande, ändring, begränsning, upphävande eller återkallande samt tillsyn av certifikat, flygcertifikat, behörigheter, intyg och godkännanden i enlighet med artiklarna 7 och 8 i grundförordningen. Genom de föreslagna bestämmelserna införlivas också tillämpliga bestämmelser i artiklarna 10, 11, 13, 14, 15, 18 d, 22, 24 och 54 i grundförordningen.

I Del-OR fastställs gemensamma tekniska krav för operatörer, pilotutbildningsorganisationer, flygmedicinska centrum och certifikatinnehavare för utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) i enlighet med artiklarna 7 och 8 i grundförordningen. Gemensamma myndighets- och organisationskrav är en viktig del av arbetet för att uppnå en enhetlig tillämpning av EU-lagstiftningen genom att integrera kraven för tillsyns- och förvaltningssystem för samtliga berörda parter när det gäller flygdrift och certifiering av flygbesättningar.
12. I enlighet med principerna om resultatbaserat regelarbete har särskild hänsyn tagits till balansen mellan tillämpningsföreskrifter och godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) när detta yttrande har utarbetats. På så sätt vill man säkerställa proportionalitet och se till att bestämmelserna blir mer flexibla i en tid när utvecklingen inom digital kommunikation, datorvetenskap och andra ämnesområden banar väg för en rad olika tekniska alternativ, antalet möjliga val bara tenderar att öka och driften blir allt mer komplex och svår genomtränglig. Grundläggande säkerhetsaspekter fastställs i tillämpningsföreskrifterna, medan tillämpningsaspekter som inte är av väsentlig karaktär behandlas i godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) eller vägledande material (GM). Den ökade komplexiteten när det gäller drift och luftfartsverksamhet, med mycket samverkan mellan systemets olika delar, förutsätter att myndigheter och organisationer inför effektiva ledningssystem.

13. För att hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen och kontinuerligt förbättra nivån för den civila luftfartssäkerheten i Europa omfattar Del-AR några väsentliga inslag för att upprätta ett omfattande ledningssystem på EU-nivå med EU:s och medlemsstaternas ansvar för säkerhetsstyrning. Genom detta regelverk ska överensstämmelse säkerställas med relevanta ICAO-normer om säkerhetsstyrningssystem och myndighetens säkerhetsprogram (SSP) för samtliga medlemsstater i EU. Inom detta område stöder byrån en helhetssyn när det gäller ledningssystem där säkerhetsstyrningssystemet utgör en väsentlig integrerad del av en organisations eller myndighets ledningssystem. I detta sammanhang har de gemensamma myndighetskraven direkt betydelse för genomförandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP). Inom detta område håller det nu på att utarbetas mer detaljerade krav och tillhörande AMC och GM, som omfattar säkerhetsprogrammet på EU-nivå och fastställer samverkan mellan medlemsstaterna och byrån. Detta material kommer att baseras på det arbete som samordnas av den rådgivande kommittén för europeisk flygsäkerhet (EASAC), särskilt i fråga om EASP.
14. Vad gäller införlivande av de relevanta ICAO-normerna om SMS, innehåller Del-OR i kapitel GEN förslag till konsoliderade allmänna krav för ledningssystem, som har utarbetats för att säkerställa tillämplighet för alla organisationer som innehar ett organisationscertifikat enligt grundförordningen. De föreslagna kraven, som säkerställer full överensstämmelse med tillämpliga ICAO-normer om SMS, är skalbara i förhållande till organisationens storlek och verksamhetens karaktär och komplexitet. Byråns förslag främjar ett integrerat synsätt på ledningssystem, som innebär att efterlevnad och säkerhetsstyrning ska övervakas snarare än att ännu ett system ska läggas till befintliga ledningssystem. Utvärderingen av ICAO:s normer och rekommenderade praxis (SARP) för SMS visade att många inslag i ICAO SMS också behandlas i initiativet "Consistency of Organisation Approvals" (COra), som drogs igång inom ramen för JAA (se även förhandsmeddelande om föreslagen ändring (A-NPA) 15-2006¹⁴). ICAO:s mål att införa säkerhetsstyrningssystem inom alla luftfartsområden leder med nödvändighet till samma grundläggande principer med integrerade krav för organisationsgodkännande och -tillsyn och gemensamma krav för ledningssystem.
15. Gemensamma och harmoniserade myndighetskrav, samt motsvarande organisationskrav som är tillämpliga för alla områden som rör flygdrift och flygbesättningar, utarbetades för att bidra till genomförandet av de mest relevanta COra-rekommendationerna. Eftersom JAR hade utvecklats successivt och mer eller mindre oberoende för varje område, varierade regelverket i många avseenden. Att det förekom inkonsekvenser i fråga om organisationsgodkännanden blev uppenbart när de gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR) skulle genomföras. I vissa fall var dessa inkonsekvenser befogade med tanke på det aktuella områdets särdrag, men i många andra fall var de det inte.
16. Till att börja med valde byrån en strategi med en successiv harmonisering av organisationsgodkännandena. Som ett första steg beaktades dessa rekommendationer när tillämpningsföreskriften för flygdrift och certifiering av flygbesättningar skulle utarbetas. Som nästa steg planerade man att genomföra dem inför NPA-dokumenterna för den andra utvidgningen (flygledningstjänst/luftnavigeringstjänster och flygplatser). I ett senare skede skulle COra-rekommendationer genomföras inom ramen för luftvärdighetsbestämmelserna¹⁵ (förordning (EG) nr 1702/2003 och 2042/2003). Syftet med detta var att säkerställa att kraven för myndigheter och organisationer är helt konsekventa inom alla områden som ligger inom byråns behörighet. Byrån vill framhålla hur viktigt det är med överensstämmelse när det gäller organisationsgodkännanden eftersom detta främjar att Easa-bestämmelserna erkänns av organisationens främsta

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 För luftvärdighetsbestämmelserna, som härrör direkt från de gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR), kommer det att krävas en granskning av överensstämmelsen för att genomföra de krav för det gemensamma ledningssystemet som föreslås i och med Del-OR för att genomföra säkerhetsstyrningssystem inom området för luftvärdighet.

motparter, som USA:s luftfartsmyndighet (FAA) och Transport Canada Civil Aviation (TCCA). För det ömsesidiga erkännandet av godkännanden och certifikat skulle det vara en stor fördel med harmoniserade och förenklade krav för att bevilja sådana godkännanden och certifikat.

17. Ett specifikt långsiktigt COra-mål var att upprätta ett enda godkännandesystem med varierat tillämpningsområde, något som resulterar i en standardansökningsblankett och ett enda certifikat med ett unikt godkännandennummer för organisationer med flera godkännanden, samtidigt som olika kriterier för varje enskilt godkännande bibehålls. Att ha ett enda godkännandesystem skulle vara fördelaktigt, inte bara för att ett stort antal organisationer har mer än ett godkännande, utan också för att godkända organisationer inte existerar i ett vakuum. I många fall har de nära kopplingar till andra godkända organisationer och det här är något som beräknas öka i framtiden. Men det här målet kan inte uppnås utan ett starkt samförstånd mellan de berörda aktörerna om att det finns ett behov av gemensamma, förenklade myndighets- och organisationskrav som är tillämpliga för alla tekniska områden inom ramen för Easa-bestämmelserna.
18. Vissa berörda aktörer uttryckte betänkligheter om huruvida det var relevant att anta en övergripande regelstruktur för alla flygsäkerhetsrelaterade bestämmelser och pekade på de svårigheter som man kan räkna med när denna strategi utökas till ytterligare områden inom byråns behörighetsområde, där det antas vara svårare att nå enighet om sådana gemensamma myndighets- och organisationskrav. Samtidigt rekommenderade kommissionen att man skulle göra ett avsteg från den horisontella regelstrukturen för att de första utvidgningsbestämmelserna ska kunna antas i tid. De strukturella ändringarna samt de nödvändiga icke-väsentliga anpassningarna av bestämmelserna efter en omfördelning i motsvarande tekniska krav (FCL, kabinbesättningar (CC), MED, OPS) kommer att genomföras efter det att detta yttrande har publicerats på byråns webbplats. För att underlätta dessa ändringar i utkastet till regelverk har Del-AR och Del-OR slagits samman i ett enda yttrande, medan alla punkter som uteslutande rör driften har flyttats.

Detta gäller relevanta artiklar och stycken i implementeringsförordningen, definitioner och bestämmelser i tillämpningsföreskrifterna som endast är relevanta för kommersiella operatörer, för operatörer som omfattas av den deklARATIONSSKYLDIGHET som fastställs i artikel 8.3 i grundförordningen eller för privata operatörer av annat än komplexa motordrivna luftfartyg. Dessa punkter kommer att överföras till yttrandena om flygdrift.

I bilaga I till denna motivering fastställs sambandet mellan de regelhänvisningar och titlar som har publicerats tillsammans med CRD-dokumentet för Del-AR/Del-OR och de som ingår i detta yttrande.

V. Yttrandets omfattning och struktur

19. I detta yttrande behandlas följande:
 - a. Allmänna myndighets- och organisationskrav som rör flygpersonal och flygdrift (AR.GEN med undantag för avsnitt IV "Rampinspektioner" samt OR.GEN).
 - b. Specifika myndighetskrav som rör certifiering och tillsyn av flygpersonal (AR.FCL).
 - c. Specifika myndighetskrav som rör intyg för och tillsyn av kabinbesättningar (AR.CC).
 - d. Specifika myndighets- och organisationskrav som rör certifiering och/eller tillsyn av godkända utbildningsorganisationer (AR.ATO och OR.ATO).
 - e. Specifika myndighets- och organisationskrav som rör kvalificering för FSTD (AR.FSTD och OR.FSTD).
 - f. Specifika myndighets- och organisationskrav som rör flygmedicinska intyg och flygmedicinska centrum (AeMC) (AR.MED, AR.AeMC och OR.AeMC).

Områdesspecifika myndighets- och organisationskrav för flygdrift (AR.OPS och OR.OPS) och rampinspektioner (AR.GEN. avsnitt IV¹⁶) som publicerades med CRD-dokumentet till Del-AR och Del-OR kommer att ingå i det första yttrandet som offentliggörs om flygdrift. Denna överföring gäller också de särskilda tillämpningsföreskrifterna om deklARATION (AR.GEN.345 och OR.GEN.145), eftersom dessa är tillämpliga enbart på icke-kommersiella operatörer av komplexa motordrivna luftfartyg.

Yttrandet har följande struktur:

- Implementeringsförordningen "Myndighetskrav – organisationskrav"
 - Bilaga I – Definitioner som används i implementeringsförordningen, i Del-AR och Del-OR.
 - Bilaga II – Myndighetskrav - Del-AR.
 - Bilaga III – Organisationskrav - Del-OR.
20. Genom detta yttrande föreslås två nya kapitel som ska innehålla krav gällande utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD), vilka tidigare ingick i AR.ATO respektive OR.ATO:
- Kapitel AR.FSTD med specifika krav för kvalificering för FSTD.
 - Kapitel OR.FSTD med specifika krav för kvalificering för FSTD och för organisationer som är FSTD-operatörer.

Följande diagram visar strukturen för bilaga II Del-AR respektive bilaga III Del-OR som föreslås med detta yttrande.

¹⁶ De bestämmelser om rampinspektioner som tidigare ingick i AR.GEN. avsnitt IV kommer att publiceras tillsammans med myndighetskraven för flygdrift i form av kapitlet "Rampinspektioner".

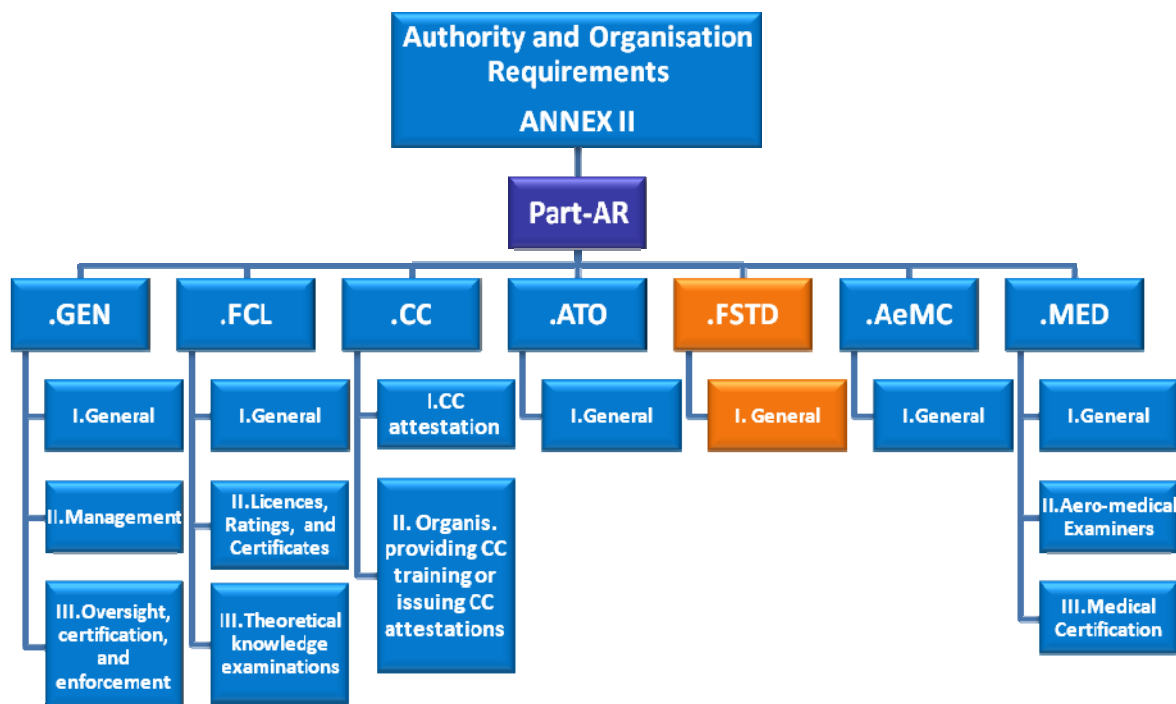


Diagram 1: Myndighetskrav

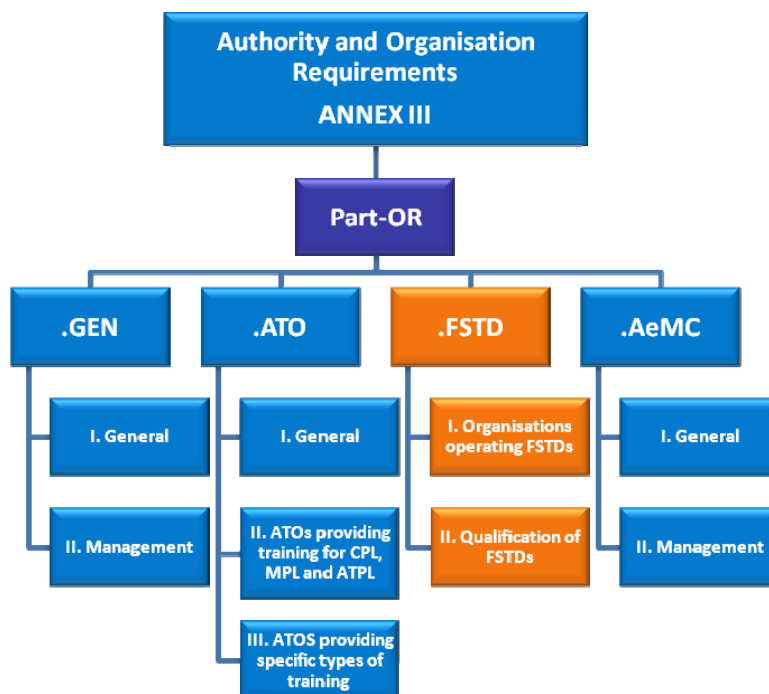


Diagram 2: Organisationskrav

VI. Motivering Del-AR

Allmänt

21. Förslaget till Del-AR i detta yttrande består av sju olika kapitel som i sin tur är indelade i avsnitt. Dessa innehåller både allmänna och områdesspecifika krav som den behöriga myndigheten ska tillämpa för varje typ av certifikat, godkännande eller verksamhet:
 - a. Del-AR kapitel GEN: allmänna krav
 - b. Del-AR kapitel FCL: specifika krav för certifiering av flygbesättningar
 - c. Del-AR kapitel CC: specifika krav för intyg och tillsyn i fråga om kabinbesättningar
 - d. Del-AR kapitel ATO: specifika krav för godkända utbildningsorganisationer
 - e. Del-AR kapitel FSTD: specifika krav för kvalificering för FSTD
 - f. Del-AR kapitel AeMC: specifika krav för flygmedicinska centrum
 - g. Del-AR kapitel MED: specifika krav för flygmedicinska intyg
22. Den föreslagna texten i yttrandet avspeglar de ändringar som gjorts i byråns första förslag (som publicerades i NPA 2008-22b och NPA 2009-02d) efter det offentliga samrådet samt ytterligare ändringar som har gjorts sedan reaktionerna på CRD-dokumentet analyserats och bedömts.

Samråd

23. När det gäller Del-AR och Del-OR fick byrån 1 020 reaktioner från mer än 70 olika synpunktslämnare, däribland luftfartsmyndigheter från Belgien, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Nederländerna, Norge, Schweiz, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tyskland och Österrike samt branschorganisationer, icke-vinstdrivande organisationer, privata företag och några enskilda personer. USA:s luftfartsmyndighet FAA (Federal Aviation Administration) har också tagit del av CRD-dokumentet och hade inga synpunkter. Av alla reaktioner som kommit in avsåg 530 Del-AR och 490 Del-OR. Majoriteten av reaktionerna gällde kapiteln GEN. Cirka 20 procent av de 1 020 reaktionerna gällde de AMC och GM som avser Del-AR och Del-OR.

Nedanstående diagram visar hur reaktionerna på Del-AR fördelar sig mellan olika kapitel.

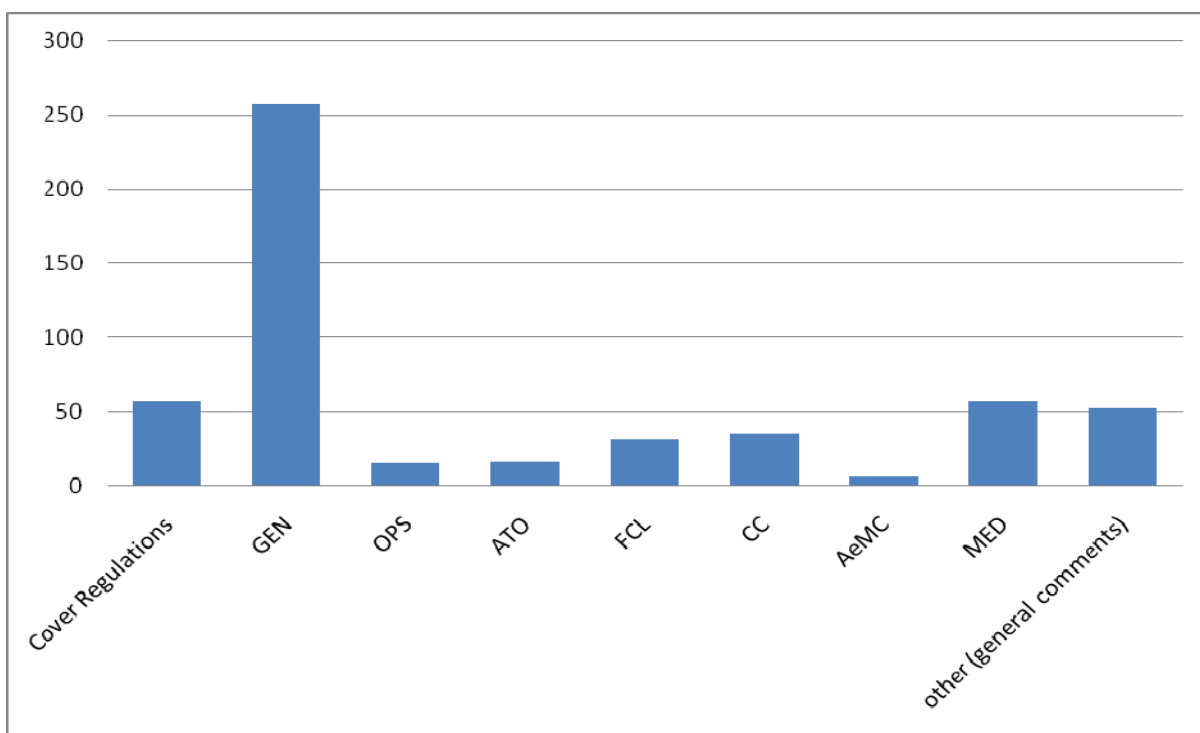


Diagram 1: Reaktionen på Del-AR – fördelning

24. Här nedan visas var reaktionerna kommer från. Med tanke på att reaktioner från branschorganisationer ofta skickas in för de enskilda medlemmarnas räkning, kan man anta att dessa organisationers andel är underrepresenterad i detta diagram. Att majoriteten av reaktionerna kom från de nationella luftfartsmyndigheterna är emellertid inte så förvånande.

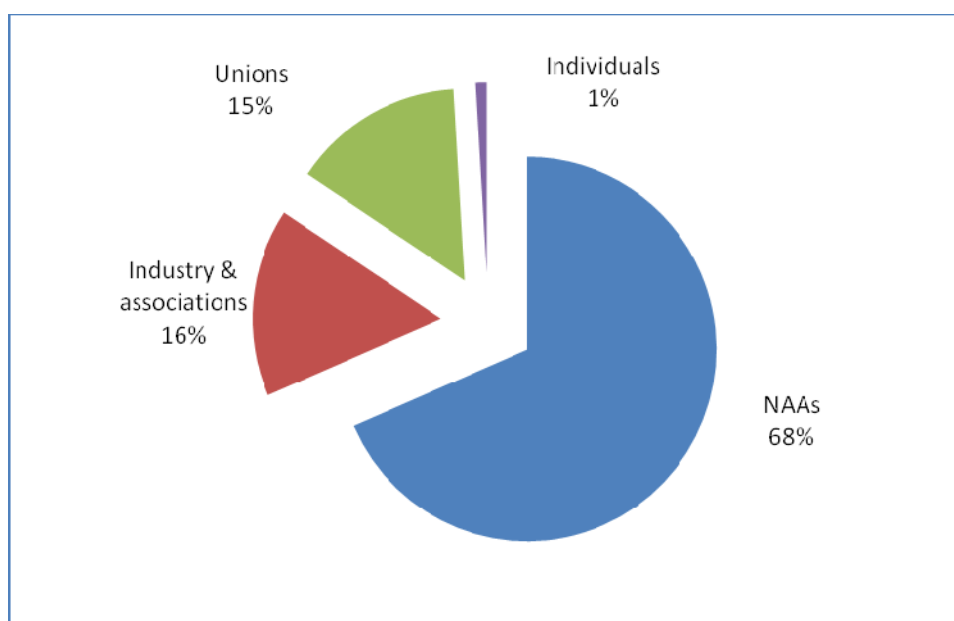


Diagram 2: Reaktionen på Del-AR – ursprung

Omfattning och tillämpning

25. Förslaget till Del-AR i detta yttrande är tillämpligt på certifiering av flygbesättningar, intyg och tillsyn i fråga om kabinbesättningar, godkännande och fortlöpande tillsyn av godkända utbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum, kvalificering för FSTD, tillsyn av innehavare av FSTD-kvalificeringscertifikat och flygmedicinska intyg. I kapitel GEN i Del-AR definieras gemensamma krav för behöriga myndigheter, dvs. de som gäller för samtliga tekniska områden inom tillämpningsområdet.

Förslaget till Del-AR kapitel GEN i detta yttrande omfattar tre olika avsnitt:

- Avsnitt I Allmänt
- Avsnitt II Ledning
- Avsnitt III Tillsyn, certifiering och verkställighetsåtgärder

26. Här införlivas relevanta artiklar från grundförordningen när det gäller samverkan mellan godkända organisationer och den behöriga myndigheten, samarbete och informationsutbyte mellan behöriga myndigheter samt med byrån, godkännande av alternativa sätt att uppfylla kraven i stället för de sätt som fastställts av byrån, behovet att omedelbart reagera på ett säkerhetsproblem samt villkoren för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, upphäva eller återkalla certifikat och godkännanden. Kapitel GEN innehåller också krav för de behöriga myndigheternas organisation och ledningssystem som är direkt relevanta för de behöriga myndigheternas tillsynskapacitet.

Grundförordningen	Myndighetskrav
Artikel 2.2 d Syften Artikel 15 Informationsnätverk	Säkerhetsprogram (artikel 3 i implementeringsförordningen)
Artikel 18 Byråns åtgärder Artikel 19 Yttranden, certifieringar och vägledande material	Sätt att uppfylla kraven (AR.GEN.120)
Artikel 7 Piloter	Tillsynskapacitet (artikel 4 i implementeringsförordningen)
Artikel 7 Piloter (godkända utbildningsorganisationer, flygmedicinska centrum, utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer)	Tillsyn (AR.GEN.300) Tillsynsprogram (AR.GEN.305) Inledande certifiering (AR.GEN.310 & 315) Ändringar – organisationer (AR.GEN.330)
Artikel 8 Flygdrift	Brister (AR.GEN.350)
Artikel 8.4 Flygdrift – kabinbesättningar	Verkställighetsåtgärder – personer (AR.GEN.355)
Artikel 10 Tillsyn och efterlevnad	Tillsyn (AR.GEN.300) Tillsynsprogram (AR.GEN.305) Brister (AR.GEN.350) Verkställighetsåtgärder – personer (AR.GEN.355)
Artikel 13 + bilaga V Behöriga organ	Tilldelning av uppgifter (AR.GEN.205)
Artiklarna 14 och 18 d Flexibilitetsbestämmelser	Flexibilitetsbestämmelser (artikel 5 i implementeringsförordningen)
Artikel 15 Informationsnätverk	Information till byrån (AR.GEN.125) Tillsynsprogram (AR.GEN.305) Ledningssystem (AR.GEN.200)

Grundförordningen	Myndighetskrav
Artikel 14 Flexibilitetsbestämmelser Artikel 15 Informationsnätverk Artikel 22.1 Driftcertifiering	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem (AR.GEN.135)
Artikel 24 Övervakning av bestämmelsernas tillämpning	Ledningssystem (AR.GEN.200) Ändringar i ledningssystemet (AR.GEN.210)
Artikel 54 Inspektioner i medlemsstaterna	Ändringar i ledningssystemet (AR.GEN.210) Dokumentation (AR.GEN.220)

Tabell 1: Artiklar i grundförordningen som införlivas genom Del-AR

27. I linje med tanken om att allt regelverk ska finnas i ett enda system ("total system approach") har kraven i kapitel GEN utformats för att i största möjliga utsträckning säkerställa enhetlighet och jämförbarhet med tillämpliga bestämmelser i fråga om flygplatser, flygledningstjänst, luftnavigeringstjänster och luftvärdighet. Med tanke på deras allmänna karaktär har de föreslagna tillämpningsföreskrifterna utformats med hänsyn till de kritiska delarna i ett system för säkerhetstillsyn som har fastställts av ICAO¹⁷, särskilt när det gäller:

- CE-3: System för civil luftfart och uppgifter som rör säkerhetstillsyn på statlig nivå
- CE-4: Kvalificering och utbildning av teknisk personal
- CE-5: Teknisk vägledning, verktyg och tillhandahållande av säkerhetskritisk information
- CE-6: Skyldigheter i samband med certifiering, auktorisation och/eller godkännande
- CE-7: Övervakningsskyldigheter
- CE-8: Åtgärdande av säkerhetsproblem

Enligt ICAO-normerna om genomförande av ett SSP-program (State Safety Programme) ska staten fastställa mekanismer för att säkerställa en effektiv övervakning av dessa kritiska delar¹⁸.

28. De föreslagna reglerna baseras också på relevanta bestämmelser i EU-OPS kapitel C "Certifiering och tillsyn av operatörer"¹⁹ och bestämmelser som fanns i de samverkande europeiska luftfartsmyndigheternas JIP. Tillämpningsföreskrifterna och tillhörande AMC i kapitel GEN till Del-AR överensstämmer helt med de relevanta normerna om säkerhetstillsyn i ICAO bilaga 6²⁰ del I tillägg 5 och del III tillägg 1. Undantaget är normen 5.5 "Ersättning och tjänstevillkor", där det inte är möjligt att föreslå någon motsvarighet i Del-AR, eftersom sådana villkor inte regleras genom EU-lagstiftningen.

¹⁷ Se ICAO-dokument 9735 *Safety Oversight Audit Manual*, andra utgåvan — 2006, tillägg C – genom att bedöma hur de kritiska delarna i ett system för säkerhetstillsyn faktiskt har genomförts, fastställs statens kapacitet för säkerhetstillsyn som en del av ICAO:s Universal Safety Oversight Audit Programme.

¹⁸ Se ICAO bilaga 1 tillägg C och ICAO bilaga 6 tillägg J "Framework for the State Safety Programme" § 3.1.

¹⁹ Jämförelsetabeller för reglerna i EU-OPS och JAR-OPS 3 fanns i CRD-dokumenterna om Del-AR och Del-OR, jfr <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

²⁰ ICAO bilaga 1 innehåller inte något sådant tillägg om säkerhetstillsyn.

ICAO bilaga 6 del I - tillägg 5 ICAO bilaga 6 del III - tillägg 1	Easa-regler
1. Primär flyglagstiftning	Förordning (EG) nr 216/2008 OR.GEN.140
2. Specifika driftsbestämmelser	Förordning (EG) nr 216/2008 Grundläggande krav Förordning (EG) nr 2042/2003 Del-AR kapitel OPS
3. CAA-struktur och uppgifter i fråga om säkerhetstillsyn	AR.GEN.200 a.2 tillräcklig personalstyrka Artikel 4 i implementeringsförordningen
4. Teknisk vägledning	AR.GEN.200 a.1 AR.GEN.300 f
5. Kvalificerad teknisk personal	AR.GEN.200 a.2 GM1 och 2-AR.GEN.200 a.2
6. Certifieringsskyldigheter	AR.GEN.200 a.1 - AMC1-AR.GEN.305 b-OPS AR.GEN.310 - AMC1-AR.GEN.310 a-OPS
7. Fortsatta övervakningsskyldigheter	AR.GEN.200 a.1 AR.GEN.300 AR.GEN.305; AMC1-AR.GEN.305 b
8. Åtgärdande av säkerhetsproblem	AR.GEN.200 a.1 och AR.GEN.350 AR.GEN.350

Tabell 2: Jämförelse mellan relevanta ICAO-normer om tillsyn och Del-AR

29. Kapitel GEN i Del-AR innehåller förslag till gemensamma krav som kan tillämpas på alla typer av certifikat och godkännanden och genomför därmed slutsatserna från JAA:s COrA-rapport när det gäller resultatrelaterad tillsyn, med förenklade godkännandeförfaranden som skapar konsekvens i fråga om organisationsgodkännanden, när en sådan konsekvens är avgörande för att organisationer ska kunna genomföra effektiva (säkerhetsrelaterade) ledningssystem. ICAO:s mål att införa säkerhetsstyrningssystem inom alla luftfartsområden leder med nödvändighet till samma grundläggande principer för organisationsledning och -godkännande.
30. Eftersom Del-AR bygger på nuvarande regelverk och innehåller förslag till krav som är helt i linje med relevanta ICAO-normer för ländernas system för säkerhetstillsyn, kan man dra slutsatsen att huvuddelen av de myndighetsuppgifter som fastställs i de föreslagna tillämpningsföreskrifterna i detta yttrande i grund och botten inte är särskilt annorlunda än de som tillämpas redan idag. Eventuella ytterligare uppgifter har sin grund antingen direkt i grundförordningen (dvs. genomförandet av de artiklar som rör den första utvidgningen, att uppnå grundförordningens huvudsakliga syfte när det gäller säkerhet, standardisering och harmonisering) eller i de ICAO-standarder som gäller upprättandet av ett SSP-program.

Implementeringsförordningen – punkter som är relevanta för Del-AR

31. De krav som riktar sig till medlemsstaterna till skillnad från de behöriga myndigheterna ingår i implementeringsförordningen: enligt artikel 3 ska medlemsstaterna och byrån fastställa flygsäkerhetsplaner som syftar till en kontinuerligt förbättrad säkerhet. Här anges det också att medlemsstaterna behöver samordna sina säkerhetsplaner, eftersom flygsäkerheten nu är en fråga som ska drivas gemensamt av Easa-länderna. Med den

nuvarande delade behörigheten inom EU är det framför allt inte möjligt att en säkerhetsplan genomförs isolerat i en medlemsstat. I framtiden kommer ytterligare material att tillhandahållas för att främja det gemensamma genomförandet av kraven i ICAO:s SSP-program (State Safety Programme) i det europeiska ramverket. Detta kommer att baseras på det arbete som samordnas av den rådgivande kommittén för europeisk flygsäkerhet (EASAC), särskilt i fråga om EASP-manualen.

32. Artikel 4 i implementeringsförordningen innehåller förslag till krav på tillsynskapacitet. Dessa bestämmelser överensstämmer helt med ICAO:s relevanta kritiska delar i ett system för säkerhetstillsyn och ger dessutom medlemsstaterna behörighet att säkerställa att deras tillsynspersonal har vederbörlig befogenhet att utföra certifierings- och tillsynsuppgifter och inte utsätts för någon intressekonflikt.
33. I artikel 5 i implementeringsförordningen fastställs det vilken information som ska tillhandahållas tillsammans med underrättelsen, dels av en medlemsstat när den tillämpar de flexibilitetsbestämmelser som fastställs i artikel 14.1, 14.4 och 14.6 i grundförordningen, dels av byrån när den beviljar ett undantag i enlighet med artikel 18 d i grundförordningen²¹. Detta ska säkerställa en enhetlig tillämpning av de tillämpliga bestämmelserna och bidra till att effektivisera förfarandet för att bevilja undantag, utan att för den skull medföra någon ytterligare belastning.
34. I artikel 9 i implementeringsförordningen införs en skyldighet för medlemsstaterna att överföra dokumentation som rör tillsyn av godkända utbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum som är belägna utanför medlemsstaternas territorium, eftersom medlemsstaterna inte längre kommer att vara behöriga för dessa organisationer efter den 8 april 2012. Byrån kommer att sända de berörda myndigheterna närmare information om denna överföring av dokumentation.

I artikel 10 i implementeringsförordningen fastställs ikraftträdande- och tillämpningsdatum. Genom att ange att det kan behövas en övergång eller ett fördröjt genomförande för myndighetskraven har byrån tagit hänsyn till att de föreslagna myndighetskraven till stor del bygger på befintligt regelverk och inte omfattar delar som är helt nya för en behörig myndighets organisation när det gäller certifiering och tillsyn. Med tanke på att medlemsstaterna är avtalsslutande parter enligt Chicagokonventionen anses de också ha genomfört system för säkerhetstillsyn i många år. Men än viktigare är att så snart de nya reglerna blir tillämpliga måste medlemsstaterna kunna bearbeta eventuella nya ansökningar på grundval av de nya kraven, vilket innebär att deras organisation och tillsynssystem måste uppgraderas innan dess. CRD-dokumentets förslag om att medlemsstaterna skulle beviljas en frist på 12 månader för att uppdatera sina administrativa förfaranden så att de följer de nya reglerna resulterade i synpunkter från fem europeiska luftfartsmyndigheter som begärde att denna period skulle förlängas till 24 månader. Efter en intern granskning avlägsnade byrån slutligen denna bestämmelse, eftersom den inte är i linje med de föreslagna undantagen och dessutom kan stå i strid med kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner²². Ytterligare tid bör emellertid medges för nödvändiga justeringar och uppdateringar i de detaljerade tillsynsförfarandena och tillhörande system, t.ex. programtillämpningar, till följd av ändringar i regelhänvisningar efter beslutet att gå tillbaka till en vertikal regelstruktur. Ett allmänt undantag på sex månader har därför införts i artikel 10.2.

Övergångsåtgärder och undantag för organisationer förklaras i punkterna 81–86 till denna motivering.

²¹ senast ändrad genom förordning (EG) 1108/2009.

²² EGT L 240, 7.9.2002, s. 1.

Del-AR kapitel GEN avsnitt I – Allmänt

35. I avsnitt I kompletteras de krav för medlemsstaterna som fastställs i implementeringsförordningen med de allmänna krav som är tillämpliga för behöriga myndigheter. Syftet är framför allt att underlätta samarbete och informationsutbyte mellan myndigheter och byrån samt mellan myndigheterna själva. Dessa bestämmelser härrör från högnivåkraven i grundförordningen (särskilt artiklarna 5.5, 7.6, 8.5, 10, 15, 22.1 och 24). Avsnitt I inbegriper även skyldigheter rörande tillsynsdokumentation som kompletterar de relevanta bestämmelserna om tillsynskapacitet som ingår i implementeringsförordningen med hänsyn till ICAO:s kritiska del CE-5 "Teknisk vägledning, verktyg och tillhandahållande av säkerhetskritisk information".
36. Enligt avsnitt I ska också behöriga myndigheter förse byrån med säkerhetskritisk information (AR.GEN.125(b)). Konceptet med obligatoriska säkerhetsrapporter vid allvarliga tillbud fastställdes visserligen genom direktiv 2003/42/EG²³, men de tillhörande tillämpningsföreskrifterna²⁴ ansågs inte innehålla några uttryckliga krav om att all tillgänglig säkerhetsinformation behövde överföras till byrån i ett lämpligt format. Byrån bör normalt informeras om frågor som rör konstruktion, data för operativ lämplighet (OSD) och operativ säkerhet som har fastställts i EASP eller områden som byrån särskilt har angett som ett säkerhetsproblem. AMC-material kommer att inkluderas för AR.GEN.125 b som ett resultat av det arbete som för närvarande pågår inom ramen för byråns interna system för händelserapportering (IORS). Detta kommer i gengäld att ge byrån ett viktigt verktyg för att utveckla den årliga säkerhetsöversyn som lagstiftaren har begärt²⁵.
37. Avsnitt I innehåller krav för att behandla alternativa sätt för att uppfylla kraven i stället för de godtagbara sätt att uppfylla kraven som har utfärdats av byrån. Begreppet godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) som anges i artiklarna 18 och 19 i grundförordningen används i första hand för att beteckna tekniskt/förfaranderelaterat material som ska användas av medlemsstaterna och industrin när de genomför grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter. I detta avseende visar en AMC på ett sätt att följa regeln. Eftersom det relaterade material som byrån utfärdat saknar lagstiftningskaraktär kan det inte medföra några skyldigheter för de personer som omfattas av bestämmelsen och de kan besluta att visa att de har följt de tillämpliga kraven på annat sätt. Lagstiftarens syfte har emellertid varit att detta material ska ge de sökande rättssäkerhet och bidra till ett enhetligt genomförande, så därför har det tilldelats en presumtion om överensstämmelse med regeln. AMC är bindande för de behöriga myndigheterna på så sätt att de personer som omfattas av bestämmelsen och följer AMC ska anses följa lagstiftningen. Men det finns utrymme för flexibilitet eftersom de berörda aktörerna får föreslå sin berörda myndighet ett alternativt sätt att uppfylla kraven. Dessa alternativa sätt kan sedan godkännas och genomföras, förutsatt att en motsvarande säkerhetsnivå kan garanteras.
38. Syftet med det förslag som gjordes i CRD-dokumentet var att säkerställa att de behöriga myndigheterna behandlade sådana alternativ på ett enhetligt sätt och ge full tillsyn, vilket saknas i det nuvarande systemet. Den rättsliga grunden för mekanismen med alternativa sätt att uppfylla kraven och de behöriga myndigheternas skyldigheter återfinns bland annat i artiklarna 5.5, 7.6 och 8.5 i grundförordningen, där det fastställs att tillämpningsföreskrifter ska antas om hur certifikat och godkännanden ska utfärdas, behållas och ändras. Eftersom alternativa sätt att uppfylla kraven framför allt är något som används av sökande för att uppnå överensstämmelse med tillämpningsföreskrifterna

²³ Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart, (EUT L 167, 4.7.2003, s. 23).

²⁴ Artikel 2 i kommissionens förordning (EG) nr 1321/2007 av den 12 november 2007 om genomförandebestämmelser för att i ett centralt upplag integrera information om händelser inom civil luftfart som utbyts i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG (Text av betydelse för EES) (EUT L 294, 13.11.2007, s. 3).

²⁵ Artikel 15.4 i grundförordningen.

ansåg byrån att det var nödvändigt att inrätta ett förfarande för såväl sökande som myndigheter för att hantera dessa alternativa sätt att uppnå överensstämmelse. När det gäller byråns funktion och skyldigheter som har tagits med, har de sin rättsliga grund i de befogenheter som har tilldelats byrån för att övervaka de behöriga myndigheternas genomförande av reglerna samt för att standardisera deras utförande (se artiklarna 10 och 24 i grundförordningen).

39. Med avseende på standardisering och harmonisering har det fastställts att den behöriga myndigheten är skyldig att underrätta byrån om alla alternativa sätt att uppfylla kraven som den har godkänt eller själv använder sig av, samt att göra de alternativa sätt att uppfylla kraven som den själv använder sig av för att uppnå överensstämmelse med de tillämpliga reglerna tillgängliga för alla organisationer och personer som står under dess tillsyn. Därmed införs en ny uppgift för de behöriga myndigheterna, men denna kan genomföras på grundval av befintliga mekanismer och förfaranden, och därför beräknas den ytterligare belastningen vara begränsad.

Av NPA-kommentaren och CRD-reaktionerna framgick det tydligt att en majoritet av de berörda aktörerna förordar att byrån gör en systematisk förhandskontroll av alla alternativa sätt att uppfylla kraven innan de godkänns och/eller genomförs av den behöriga myndigheten. Huvudargumentet är att man vill bibehålla lika villkor och undanröja den osäkerhet som kan uppstå när alternativa sätt att uppfylla kraven som har godkänts av den behöriga myndigheten utan att byrån har varit involverad kan komma att ifrågasättas längre fram, t.ex. under en standardiseringsinspektion. Enligt grundförordningen har byrån inte behörighet för något sådant förhandsgodkännande eftersom det där fastställs att genomförandet av reglerna överläts till medlemsstaterna. Dessa betänkligheter kan därför inte behandlas inom ramen för det nuvarande rättssystemet. Men för att ta hänsyn till de berörda aktörernas betänkligheter planerar man att mildra detta inslag genom att explicit ange kravet om att den behöriga myndigheten ska inrätta ett system för att kontinuerligt utvärdera och kontrollera alla alternativa sätt att uppfylla kraven. I detta sammanhang är det viktigt att notera att sätt att uppfylla kraven som har godkänts av en behörig myndighet endast får användas av organisationer som står under denna myndighets tillsyn. Detta innebär att andra organisationer som vill använda samma alternativa sätt att uppfylla kraven måste ta upp dem till förnyad behandling med sin behöriga myndighet.

40. För att bemöta CRD-reaktionerna förenklade byrån slutligen definitionerna genom att stryka begreppet "ytterligare sätt att uppfylla kraven" och utöka definitionen av "alternativa sätt att uppfylla kraven" så att den omfattar sätt som utgör ett alternativ till en befintlig AMC samt nya sätt för att uppnå överensstämmelse med grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter där byrån inte har antagit några tillhörande AMC.

Del-AR kapitel GEN avsnitt II - Ledning

41. Enligt reglerna i avsnitt II ska de behöriga myndigheterna upprätta och upprätthålla ett ledningssystem för att uppfylla sina skyldigheter och fullgöra sitt ansvar enligt Del-AR. Huvuddelarna i detta ledningssystem har utformats efter typiska krav när det gäller ledningssystem för organisationer:
- Dokumenterade riktlinjer och förfaranden.
 - Tillräckligt och adekvat kvalificerad personal, vilket även omfattar skyldigheten att planera tillgången på personal.
 - Utnämning av ledningspersonal för olika verksamhetsområden.
 - Adekvata lokaler.
 - En funktion för att övervaka ledningssystemets överensstämmelse, vilket även omfattar utnämning av en person eller grupp av personer som är ansvarig för funktionen att övervaka överensstämmelsen.

- Behovet av att säkerställa att certifierings- och tillsynsuppgifter som utförs för den behöriga myndighetens räkning överensstämmer med tillämpliga krav.
 - Ett system för att identifiera ändringar som påverkar ledningssystemet och för att vidta åtgärder för att se till att det förblir effektivt.
 - Ett system för dokumentation för att se till att de åtgärder som har vidtagits är spårbara.
42. Dessa krav för ledningssystemet kompletteras av ett specifikt krav om att förfaranden ska inrättas för ett effektivt utbyte av information och bistånd från andra myndigheter, där kraven i artikel 15.1 i grundförordningen beskrivs mer ingående. De gemensamma krav för de behöriga myndigheternas ledningssystem som föreslås i och med avsnitt II har en direkt koppling till ICAO:s kritiska delar i ett system för säkerhetstillsyn, nämligen CE-4 "Kvalificering och utbildning av teknisk personal" och CE-5 "Teknisk vägledning, verktyg och tillhandahållande av säkerhetskritisk information". Dessa krav stöder genomförandet av SSP-program och ska bidra till att skapa ett effektivt tillsynssystem för att underlätta och främja att organisationer som omfattas av regelverket genomför ledningssystem i linje med Del-OR.
43. För att stödja standardiseringsprocessen och dess övergång till kontinuerlig övervakning²⁶ innehåller avsnitt II också krav på att behöriga myndigheter ska ge byrån relevant dokumentation om deras ledningssystem och om ändringar i detta.
44. När det gäller användningen av behöriga organ (AR.GEN.205) ifrågasatte vissa medlemsstater att specifika bestämmelser i Del-AR skulle tas med och hävdade att det var fullt tillräckligt med grundförordningens artikel 13 och bilaga V för att behandla den här frågan. Byrån anser däremot att grundförordningen inte anger hur de angivna skyldigheterna ska säkerställas och har därför bibehållit bestämmelserna i en ändrad version: i regeln behandlas nu den behöriga myndighetens tilldelning av certifierings- och tillsynsuppgifter till juridiska eller fysiska personer och fokus ligger på de kriterier som ska uppfyllas. Syftet med dessa specifika regler är att garantera att alla certifierings- eller tillsynsuppgifter som utförs för den behöriga myndighetens räkning uppfyller tillämpliga krav, i likhet med de krav som ställs på organisationer när verksamhet läggs ut på entreprenad inom ramen för deras godkännande. Denna nya tillämpningsföreskrift är direkt relevant för att säkerställa en hög säkerhetsnivå när det gäller den behöriga myndighetens certifierings- och tillsynsverksamhet samt ett enhetligt genomförande av relevanta bestämmelser i grundförordningen.
45. Bestämmelserna i avsnitt II härrör från befintliga krav, t.ex. kraven i avsnitt B till förordning (EG) nr 2042/2003 när det gäller den behöriga myndighetens organisation, kvalificering och utbildning, förfaranden, lokaler, dokumentation etc., men innebär också att de behöriga myndigheterna måste utföra en del nya uppgifter:
- a. Överföringen till byrån av förfaranden och ändringar av dessa, informationen till byrån om ändringar som påverkar ledningssystemet (AR.GEN.200 d) och AR.GEN.210 c).
 - b. Utarbetande och genomförande av förfaranden för att delta i ett ömsesidigt utbyte av information och bistånd till andra behöriga myndigheter (AR.GEN.200 c).
 - c. Genomförande av ett system för övervakning av överensstämmelsen (AR.GEN.200 a.4 och a.5), inklusive genomförandet av ett system för att inledande och kontinuerligt bedöma juridiska eller fysiska personer som utför certifierings- eller tillsynsuppgifter för den behöriga myndighetens räkning (AR.GEN.205).

²⁶ Inom ramen för CMA (Continuous Monitoring Approach) ska det upprättas ett system för att kontinuerligt övervaka medlemsstaterna enligt ett harmoniserat och konsekvent koncept. Övervakningen av medlemsstaternas kapacitet för säkerhetstillsyn baseras på följande fyra huvudmoment: 1) samla in och validera säkerhetsdata, 2) analysera och mäta nivån när det gäller kapacitet för säkerhetstillsyn, 3) identifiera brister och bedöma sammanhängande risker, 4) utveckla och genomföra strategier för att minska riskerna.

För uppgifterna a) och b) får man anta att myndigheterna kan utgå från befintliga resurser och kommunikationskanaler, medan implementeringsuppgift c) kan kräva ytterligare resurser. Medlemsstaternas ansvar för att tillhandahålla de behöriga myndigheterna den tillsynskapacitet och de tillsynsresurser som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter i enlighet med de tillämpliga kraven fastställs tydligt i artikel 4.4 i implementeringsförordningen. Detta ska utgöra den rättsliga grunden för att säkerställa att alla ytterligare uppgifter kan finansieras. I detta sammanhang är det värt att notera att ett effektivt ledningssystem, inklusive en effektiv övervakning av efterlevnaden, på ett värdefullt sätt kan bidra till att säkerställa kostnadseffektivitet i certifierings- och tillsynsprocesser.

46. Bestämmelserna i avsnitt II omfattar dessutom följande skyldigheter:

- a. De behöriga myndigheterna ska föra en förteckning över alla utfärdade organisationscertifikat, FSTD-kvalificeringscertifikat och personalcertifikat, behörigheter, certifikat och intyg (AR.GEN.220 b).
- b. De behöriga myndigheterna ska dokumentera utvärderingen av alternativa sätt att uppfylla kraven som föreslås av organisationer vilka omfattas av certifiering samt bedömningen av alternativa sätt att uppfylla kraven som används av den behöriga myndigheten själv samt
- c. införa ett system för att planera tillgången på personal (AR.GEN.200 a.2).

Även om de nuvarande reglerna inte omfattar några sådana uttryckliga krav, kan man utgå från att de behöriga myndigheterna faktiskt har de system som krävs för att uppfylla dessa nya krav som en del av sin administration av certifikat och godkännanden samt personalhantering.

Del-AR kapitel GEN avsnitt III – Tillsyn, certifiering och verkställighetsåtgärder

47. I detta avsnitt i Del-AR kapitel GEN får den behöriga myndigheten de element som krävs om hur samverkan ska ske med de organisationer och personer som omfattas av regelverket. Här beskrivs allmänna tillsynsprinciper, tillsynsprogrammens olika delar och de behöriga myndigheternas specifika åtgärder, funktioner och ansvarsområden när det gäller certifiering, fortlöpande tillsyn och verkställighetsåtgärder. Detta baseras på fastställda förfaranden i befintliga bestämmelser. När det gäller tillsynsreglerna har hänsyn tagits till högnivåkraven i grundförordningen för att säkerställa att tillsynen inte begränsas till organisationer och personer som är certifierade av den behöriga myndigheten.

De relevanta bestämmelserna härrör från de samverkande europeiska luftfartsmyndigheternas JIP, JAR-OPS och JAR-FCL samt de nuvarande kraven i avsnitt B i förordning (EG) nr 1702/2003 och 2042/2003. Relevanta artiklar i grundförordningen är artikel 8.5 för OPS, artikel 7.6 för FCL samt artiklarna 10, 11 och 15 för tillsynssamarbete. Som svar på de berörda aktörernas feedback kommer de olika AMC och GM att innehålla ingående anvisningar om inledande certifiering och tillsyn. Frågor som särskilt behandlas här är förfaranden, personalkvalifikationer och tillräckligt personalantal, giltigheten för certifikat och behörigheter för flyginstruktörer osv.

48. Det förslag som gjordes i NPA-dokumentet innehöll inslag som kom från COA-rekommendationerna för utfärdande av ett enda organisationscertifikat till de organisationer som innehar godkännanden i enlighet med mer än en del. Analysen av synpunkterna på NPA-dokumentet visade tydligt att det inte finns något stöd för konceptet med "ett enda certifikat": industrins betänkligheter gäller att ICAO inte kräver något "övergripande" organisationsgodkännande utöver drifttillståndet. Med ett sådant enda certifikat skulle man därmed skapa något som var specifikt för Europa och som saknade internationellt erkännande. De behöriga myndigheterna ansåg att villkoren för att utfärda det enda certifikatet och kopplingen mellan det fristående organisationscertifikatet och de områdesspecifika certifikaten (drifttillstånd samt certifikat

för godkänd utbildningsorganisation och flygmedicinska centrum) inte är klart angivna. Vidare hävdade de att det enda organisationscertifikatet skulle skapa en väsentligt ökad arbetsbörda för myndigheterna och att detta inte var berättigat ur säkerhetssynpunkt. Eftersom huvudmålen för konceptet med ett enda organisationscertifikat kan uppnås utan att man måste införa detta utfärdande av ett enda certifikat, enades byrån om att inte behålla konceptet med ett enda certifikat. För en effektiv tillsyn är det faktiskt betydligt mer relevant att rationalisera tillsynsprogrammet för organisationer som innehar godkännanden i enlighet med mer än en del än att utfärda ett fristående organisationscertifikat. Det är tillåtet att tillgodoräkna kontrollpunkter för organisationer som är certifierade i enlighet med mer än en del, vilket beskrivs i AMC till AR.GEN.305.

49. NPA-dokumentet innehöll också ett förslag om tillsynssamarbete²⁷ som syftar till att skapa grunden för att säkerställa en så effektiv tillsyn som möjligt av denna verksamhet, som inte är geografiskt begränsad till den medlemsstat där certifikatet har utfärdats. Huvudsyftet med bestämmelserna om tillsynssamarbete är att föra in en europeisk dimension i tillsynsarbetet genom att främja att tillsynsresurserna används på bästa sätt lokalt och samtidigt säkerställa att alla personer, organisationer eller luftfartyg omfattas av regelbunden tillsyn. Därigenom skulle man genomföra vissa av de särskilda rekommendationerna från konferensen för luftfartsmyndigheternas generaldirektörer om en global strategi för säkerhetstillsyn (som hölls i ICAO:s lokaler 1997) där man underströk behovet av att samordna och harmonisera principer och förfaranden för att bedöma säkerhetstillsyn på global nivå och insåg fördelarna med att anta ett regionalt fokus. Byråns förslag gav upphov till många synpunkter. Majoriteten av synpunkterna kom från behöriga myndigheter, som uttryckte en oro för att det skulle kunna uppstå oklarhet kring tillsynsansvaret och de praktiska aspekterna av samarbetet mellan myndigheterna, där olika rättssystem eller språkhinder skulle kunna leda till problem. Industrins betänkligheter gällde i första hand den ytterligare arbetsbördan och ett eventuellt dubbelt tillsynsarbete för organisationer som är verksamma i flera medlemsstater.
50. I linje med rekommendationerna från AR/OR-granskningsgruppen och efter ett särskilt möte med företrädare från den rådgivande gruppen för de nationella myndigheterna (AGNA) bearbetades bestämmelserna i AR.GEN.avsnitt III ytterligare för att bemöta de främsta betänkligheterna som de berörda aktörerna hade tagit upp. Ett riskbaserat koncept där man i första hand beaktar de säkerhetsprioriteringar som har identifierats i statens säkerhetsplan enligt artikel 3 i implementeringsförordningen ska användas för att fastställa tillsynens omfattning för verksamhet som utförs på medlemsstatens territorium av personer eller organisationer som inte är certifierade av den behöriga myndigheten. Det primära ansvaret för den behöriga myndighet som utfärdade certifikatet är oförändrat. Förslaget kompletteras med bestämmelser om samarbete på frivillig basis i form av avtal mellan myndigheter så att en del av tillsynen kan utföras av den myndighet på vars territorium verksamheten äger rum, något som gör att synligheten för denna verksamhet ökar. Detta bör uppmuntra de behöriga myndigheterna att använda myndighetsresurserna lokalt på bästa sätt. Tillämpningsföreskrifterna om brister och verkställighetsåtgärder (AR.GEN.350 och AR.GEN.355) har ändrats på motsvarande sätt. AR.GEN.350 har också ändrats i konsekvens med AR.CC för att ta upp frågan om förfalskning och bedrägeri. En ny punkt AR.GEN.300 f har lagts till för att inbegripa den bestämmelse som tidigare fastställdes i AR.GEN.425 a. Denna överförs till förordningen om tillhandahållande av lufttrafik.
51. Byrån har visserligen ändrat sitt förslag om tillsynssamarbete för att bemöta de främsta betänkligheter som medlemsstaterna tagit upp, men framhåller ändå hur viktigt det är att utöka tillsynen till all verksamhet inom en medlemsstats territorium och att samarbetet förbättras mellan medlemsstaternas behöriga myndigheter för att man på så sätt ska kunna hantera utmaningarna på den gemensamma marknaden: alltfler piloter

²⁷ Begreppet "gemensam tillsyn" (collective oversight) som användes i motiveringen till NPA 2008-22 ersätts nu med "tillsynssamarbete", som bättre avspeglar de relevanta bestämmelsernas syfte.

och operatörer, men även flygkontrollanter och flygläkare får utöva sina befogenheter i en annan EU-stat än det land som har det primära ansvaret för deras tillsyn. Byrån föreslår därför en översyn av hur bestämmelserna om tillsynssamarbete har genomförts och hur tillsynssystemet bör fungera i framtiden, inte bara för att på ett så tidigt stadium som möjligt upptäcka eventuella luckor för tillsynen utan också för att fastställa behovet av mer specifika bestämmelser. Syftet med detta är att främja tillsynskapacitet på europeisk nivå, både för säkerhet och för en effektiv användning av resurserna.

52. Ett annat viktigt inslag som föreslås genom NPA-dokumentet är utvecklingen mot en riskbaserad och resultatbaserad tillsyn, vilket också härrör från COra-initiativet. Efter en bedömning av NPA-synpunkterna flyttades det tillsynsintervall på 24 månader som ursprungligen hade fastställts på tillämpningsföreskriftsnivå till AMC, till AR.GEN.305 för CRD-dokumentet, för att ge flexibilitet. Denna förändring till AMC-nivå utlöste reaktioner från de berörda aktörerna som uttryckte allvarliga betänkligheter om att genomföra ett uteslutande riskbaserat system i det här skedet. De hävdade att ett sådant inte borde antas innan de organisationer som omfattas av regelverket hade fått tillräcklig mognad i sina säkerhetsstyrningssystem och de behöriga myndigheterna hade fått en bild av deras säkerhetsprestanda genom insamling och analys av relevanta data. Vissa berörda aktörer ansåg också att den flexibilitet som detta innebar i vissa medlemsstater skulle kunna användas för att berättiga till ytterligare resursneddragningar för de behöriga myndigheterna. För att bemöta denna oro gick byrån med på att återinföra 24-månadersintervallet på tillämpningsföreskriftsnivå och föreslår nu ett antal kriterier för att utöka eller minska detta standardintervall för tillsyn. Dessa bestämmelser gäller för organisationer som är certifierade av den behöriga myndigheten samt för innehavare av FSTD-kvalificeringscertifikat.
53. AR.GEN.300 och AR.GEN.305 omfattar allmänna krav för tillsyn av personer genom inspektioner. Vissa berörda aktörers sammanslutningar och icke-vinstdrivande organisationer reagerade på dessa bestämmelser: de ifrågasatte behovet av oanmälda inspektioner och hävdade att bestämmelserna skulle generera ytterligare kostnader som skulle läggas över på certifikatinnehavarna. En AMC kommer att ingå för att klargöra att tillsyn över personer som innehar ett certifikat, en behörighet eller ett intyg normalt bör säkerställas som ett led i tillsynen över organisationer där dessa personer utövar sina befogenheter. Den behöriga myndigheten bör dessutom kontrollera att de tillämpliga kraven efterlevs när behörigheter ska införas eller förnyas. För att kunna fullgöra sitt tillsynsansvar på ett korrekt sätt bör den behöriga myndigheten utföra ett visst antal oanmälda kontroller. Denna AMC ska avspegla bestämmelserna i ICAO-dokument 9379 "Manual of procedures for the establishment and management of a State's personnel licensing system".
54. Bestämmelserna om "indirekt godkännande" av vissa typer av organisatoriska ändringar som föreslogs genom NPA-dokumentet har setts över. Frågan behandlas nu i AR.GEN.330 "Ändringar – organisationer" och ändringar klassificeras som att antingen behöver de förhandsgodkännas eller också inte förhandsgodkännas av den behöriga myndigheten. Här ingår det också bestämmelser för de organisationer som vill genomföra ändringar utan förhandsgodkännande från den behöriga myndigheten: organisationen ska ha ett förfarande som anger omfattningen av dessa ändringar och beskriver hur sådana ändringar ska hanteras samt meddela detta förfarande till den behöriga myndigheten för godkännande (jfr AR.GEN.310 c). De ändrade bestämmelserna uppfyller helt målsättningen för "indirekt godkännande" eller ändringar som är "godtagbara för myndigheten".
55. De föreslagna tillämpningsföreskrifterna om brister och verkställighetsåtgärder har ändrats för att inkludera den beskrivning av brister som tidigare fanns i Del-OR samt för att anpassa dem till de ändringar som har gjorts i AR.GEN.300 och AR.GEN.305 i fråga om tillsynssamarbete. Alla hänvisningar till sanktioner har dessutom strukits, eftersom dessa omfattas av de tillämpliga nationella reglerna för att genomföra artikel 68 i grundförordningen. Genomförandeperioden för korrigerande åtgärder har dessutom omformulerats för att anpassa den till befintliga krav i reglerna för fortsatt luftvärdighet.

56. Med tanke på att en stor andel av de tillämpningsföreskrifter som föreslås genom AR.GEN avsnitt III baseras på befintliga krav och att medlemsstaterna enligt ICAO är skyldiga att genomföra effektiva tillsynssystem som ett led i sitt SSP-program (State Safety Programme) är de uppgifter som verkligen är nya eller inte härrör från de skyldigheter som följer av Chicagokonventionen därför begränsade till följande:
- a. Att informera personer och organisationer som omfattas av ett tillsynsavtal mellan behöriga myndigheter (AR.GEN.300 e).
 - b. Att godkänna organisationens förfarande rörande ändringar som inte kräver förhandsgodkännande (AR.GEN.310 c).
 - c. Att informera den behöriga myndighet som har utfärdat certifikat om det har upptäckts att en organisation som har certifierats av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat eller av byrån har brustit i efterlevnaden av de tillämpliga kraven och lämna en uppgift om vilken nivå denna brist motsvarar (AR.GEN.350 e).
 - d. Att informera den behöriga myndigheten som har utfärdat certifikatet, behörigheten eller intyget om det har upptäckts att en person som har certifierats av den behöriga myndigheten i en annan medlemsstat har brustit i efterlevnaden av de tillämpliga kraven (AR.GEN.355 e).

Myndigheterna förmodas kunna utgå från befintliga resurser, tillsyns- och certifieringsförfaranden samt kommunikationskanaler för att utföra dessa ytterligare uppgifter.

Del-AR kapitel FCL

57. I kapitel AR.FCL fastställs specifika krav för myndigheter som rör certifiering av flygbesättningar. Det innehåller tre olika avsnitt:

- Avsnitt I Allmänt
- Avsnitt II Certifikat och behörigheter
- Avsnitt III Teoriprov

I *avsnitt I* i detta kapitel fastställs de allmänna kraven. Här finns bestämmelser för den dokumentation avseende certifiering som ska bevaras av den behöriga myndigheten.

I *avsnitt II* fastställs ytterligare bestämmelser för certifikat och behörigheter. Det innehåller krav som gäller förfaranden för utfärdande, förlängning och förnyelse av ett certifikat, övervakning av kontrollanter, specifik information för kontrollanter, giltighetsperiod för certifikat, förfarande för att återutfärda ett certifikat samt bestämmelser för begränsning, upphävande eller återkallande av ett certifikat eller en behörighet.

Avsnitt III innehåller bestämmelser om förfarande för teoriprov.

58. AR.FCL bygger i huvudsak på JAR-FCL:s befintliga krav för myndigheter avseende utbildningsorganisationer och certifiering av flygbesättningar. Att döma av de synpunkter som inkommit och de ytterligare diskussioner som förts med medlemsstaterna var den största ändringen den som hade gjorts i systemet för övervakning av kontrollanter.

59. Endast ett fåtal väsentliga ändringar har gjorts i detta kapitel. Det krav som gäller förfaranden för att utfärda och förlänga ett certifikat (AR.FCL.200) ändrades för att ta upp frågan om kontrollants anteckning i certifikatet. Detta avspeglar bättre de ändringar som redan har gjorts i Del-FCL och kommer att göra det möjligt för behöriga myndigheter att auktorisera kontrollanter särskilt för denna uppgift.

Majoriteten av de kommentarer och reaktioner som inkommit gällde AR.FCL.205 (i avsnitt II) som handlar om övervakning av kontrollanter. I CRD-dokumentet införde byrån en förteckning över kontrollanter som ska fastställas av myndigheterna i syfte att stödja myndigheterna i deras tillsynsarbete. Med hänsyn till de synpunkter som inkommit och de ytterligare diskussioner som förts med medlemsstaterna införde byrån en skyldighet för myndigheterna som även skulle inkludera de kontrollanter som har certifierats av en annan medlemsstat, men utövade befogenheterna på deras territorium. Utöver detta inkluderade byrån en bestämmelse (som redan har fastställts i JAR-FCL) om att myndigheterna ska utarbeta förfaranden för att utse kontrollanter för vissa flygprov.

60. Det ska understrykas att uppgiften att fastställa och offentliggöra en förteckning över kontrollanter samt behovet att anordna genomgångar för kontrollanter som är certifierade i andra medlemsstater och de administrativa uppgifterna i samband med detta kommer att innebära ytterligare uppgifter för de behöriga myndigheterna.

Bestämmelsen om att förse kontrollanter med säkerhetskriterier som ska iakttas när flygprov och kompetenskontroller ska utföras omformulerades för att klargöra att den även omfattar kontrollanter som är certifierade i en annan medlemsstat. En framtida regleringsuppgift kommer att behandla denna fråga på nytt eftersom vissa element i dessa säkerhetskriterier ska ingå i kontrollanthandboken som ett resultat av denna regleringsuppgift.

61. Den fråga som framför allt tagits upp när det gäller kraven i avsnitt III var behovet av en gemensam europeisk central frågebänk, inklusive fördelningstabellen över frågor och provlängd för vissa ämnen. AR.FCL.300 ändrades något för att behandla vissa redaktionella felaktigheter samt klargöra de frågor som rör den gemensamma europeiska centrala frågebanken.

62. På grundval av de reaktioner som inkommit gjordes det också en översyn av standardformatet för certifikat, Easa-blankett 141, som nu finns i tillägg I till Del-AR, och flera ändringar i förhållande till certifikatformatet i JAR-FCL infördes under samrådsfasen. Några av de huvudsakliga ändringarna gäller:

- Enhetligt format i förhållande till andra europeiska certifikat.
- Nivå och giltighetsdatum för tillagd anteckning om språkkunskaper.
- Mer utrymme för förlängning av anteckningar om språkkunskaper.
- Utrymme för särskilda kommentarer på LAPL-certifikatet (ej i överensstämmelse med ICAO).
- En extra kolumn för det datum då IR-provet lades till.
- En ytterligare rad IVa för födelsedatum (i överensstämmelse med ICAO artikel 5.1.1.2).

En framtida regleringsuppgift kommer att inledas längre fram för att utarbeta en förteckning över standardiserade förkortningar (t.ex. behörigheter, luftfartygskategorier) och hur de kan kombineras. Denna förteckning ska användas för uppgifterna i certifikatet och som vägledning för behöriga myndigheter och kontrollanter om hur behörigheter i certifikatet ska utfärdas/förlängas/förnyas.

Del-AR kapitel CC

63. Detta kapitel kompletterar kraven i kapitel GEN när det gäller kabinbesättningsintyg och deras innehavare. Det utökas med några få krav för att hantera kabinbesättningsintygets särdrag i enlighet med artikel 8.4 och 8.5 e i grundförordningen. Det innehåller:
- Avsnitt I Kabinbesättningsintyg
 - Avsnitt II Organisationer som tillhandahåller utbildning av kabinbesättningar eller utfärdar kabinbesättningsintyg.
64. I *avsnitt I* ligger tyngdpunkten på aspekter som är direkt kopplade till själva kabinbesättningsintyget, som medlemsstaternas två utfärdandealternativ, Easas standardformat som ska användas och situationer som kan kräva att den behöriga myndigheten vidtar åtgärder mot personer inom ramen för sina verkställighetsuppgifter.
- I *avsnitt II* behandlas fallet med organisationer som under vissa allmänna villkor kan få den behöriga myndighetens godkännande att tillhandahålla utbildning av kabinbesättningar och/eller utfärda kabinbesättningsintyg. Det ska nämnas att grundförordningen, till skillnad från när det gäller utbildningsorganisationer för flygbesättningar, inte utgör någon klar rättslig grund för att byrån ska kunna specificera kriterier som är tillämpliga för utbildningsorganisationer för kabinbesättningar. Därför fortsätter de tillämpliga nationella kraven att tillämpas fram till dess att sådana kriterier kan utarbetas på EU-nivå.
65. Kabinbesättningsintyget skiljer sig från det intyg avseende säkerhetsutbildning som för närvarande krävs enligt EU-OPS. Liksom i EU-OPS måste det innehas av alla kabinbesättningsmedlemmar som deltar i kommersiella lufttransporter. Men till skillnad från EU-OPS-intyget måste det bibehållas och det finns villkor som kan göra att det måste ändras, begränsas, upphävas eller återkallas. De krav som riktar sig till innehavarna har angetts i en separat Del-CC.
66. Enligt ICAO bilaga 1 och bilaga 6 behöver kabinbesättningsmedlemmar inte inneha något intyg eller certifikat. Men en hel del ICAO-medlemsstater har ändå utvecklat ett sådant system. Flera EU-medlemsstater har t.ex. nationella certifieringskrav för kabinbesättningsmedlemmar som kompletterar minimikraven i EU-OPS, FAA utfärdar ett intyg över uppvisade kunskaper till USA:s flygbesättningsmedlemmar som deltar i kommersiella lufttransporter och den sydamerikanska luftfartsmyndigheten (SACAA) kräver och utfärdar kabinbesättningsintyg.
67. De huvudpunkter som har tagits upp i de reaktioner som inkommit på CRD-dokumentet och byråns svar är som följer:
- *Kravet att kabinbesättningsintyg ska utfärdas i det nya Easa-formatet:* Den övergångsperiod på 18 månader som ursprungligen föreslogs förlängs till 60 månader, i linje med JAR-överensstämmande pilotcertifikat som har utfärdats av en medlemsstat före den 8 april 2012 (jfr yttrandet "Tillämpningsföreskrifter för kvalificering av kabinbesättningar som deltar i kommersiell trafik" – artikel 9b i implementeringsförordningen).
 - *Godkännande av organisationer för att utfärda kabinbesättningsintyg för den behöriga myndighetens räkning:* Om en medlemsstat beslutar detta får uppgiften att utfärda kabinbesättningsintyg utföras av en organisation genom ett godkännande som ger rätt att utfärda sådana intyg.
 - *Kravet att utbildning på luftfartygstyp ska ha slutförts innan kabinbesättningsintyget får utfärdas:* Detta krav har strukits. Men giltig typkvalifikation för luftfartyg finns fortfarande kvar i Del-CC som ett villkor för att innehavaren ska få använda intyget.

- *Avsaknaden av gemensamma kriterier eller normer på EU-nivå för godkännande av utbildningsorganisationer för kabinbesättningar, för kvalifikationer av lärare och kontrollanter samt för utbildningshjälpmedel: Med förbehåll för att lagstiftaren är samstämmig och enig om den rättsliga grunden föreslår byrån att dessa frågor ska behandlas i en kommande regleringsuppgift.*

Del-AR kapitel ATO

68. I kapitel AR.ATO fastställs de specifika myndighetskrav som gäller godkända utbildningsorganisationer för certifiering av flygbesättningar. Det innehåller ett avsnitt:

- Avsnitt I Allmänt

I kapitel AR.ATO fastställs krav som kompletterar de allmänna kraven, som t.ex. rör tillsynsprogrammet för godkända utbildningsorganisationer och systemet för dokumentation för FTO-relaterade data. AR.ATO bygger i huvudsak på JAR-FCL:s befintliga krav för myndigheter avseende utbildningsorganisationer och certifiering av flygbesättningar. Som svar på reaktioner från vissa berörda aktörer skulle byrån vilja framhålla att enligt de föreslagna reglerna behöver godkända utbildningsorganisationer inte inneha något drifttillstånd, även om de är operatörer i den mening som avses i artikel 3 h i grundförordningen.

69. Endast ett fåtal väsentliga ändringar har gjorts. I AR.ATO.105 var den huvudfråga som de berörda aktörerna tog upp under samrådsfasen om ett skolluftfartyg som bara var tvåsitsigt eventuellt inte skulle kunna komma i fråga för stickprov av skolflygningar. Detta beaktades och texten omformulerades i klaggörande syfte.

Bestämmelserna i AR.ATO.120 om dokumentation ändrades för att klargöra den terminologi som tillämpas för användning av utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD). Det ska nämnas att för FSTD har byrån beslutat att inleda en ny regleringsuppgift för att anpassa alla tillämpningsföreskrifter, certifieringsspecifikationer (CS) och AMC med den tredje utgåvan av ICAO-dokument 9625.

I CRD-dokumentet informerade byrån de berörda aktörerna om att ett separat godkännandecertifikat för utbildningsorganisationer skulle utarbetas eftersom Easas standardtillståndshandling för organisationer inte kommer att finnas kvar. Grunden för detta certifikat var JAA-blanketten 153 med tillståndshandling för FTO/TRTO och Easa.147-tillståndshandlingen med den bifogade tidsplanen för godkännande, som nu omnämns som "godkännande av utbildning".

Som svar på synpunkterna om tidsplanen för godkännande av utbildning integrerades den godkända utbildningsorganisationens godkännande för att använda FSTD (tidigare "användargodkännande") i den blankett för godkännande av utbildning som bifogats FTO-tillståndet. En förutsättning för detta godkännande av utbildning är att utbildningen och motsvarande FSTD anges.

Del-AR kapitel FSTD

70. I kapitel AR.FSTD fastställs de specifika myndighetskrav som rör kvalificering för FSTD. Det innehåller ett avsnitt:

- Avsnitt I Allmänt

I AR.FSTD beskrivs huvuduppgifterna för den behöriga myndighet som står för kvalificering och övervakning av FSTD-handhavande. Här beskrivs det bedömningsförfarande som leder till utfärdande av FSTD-kvalificeringscertifikat, inklusive det inledande och återkommande utvärderingsförfarandet, utvärderingsteamets sammansättning, bedömningen av FSTD-operatörens system för övervakning av överensstämmelsen och utfärdande av ett kvalificeringscertifikat. I detta avsnitt behandlas de förfaranden som ska följas vid ändringar i den kvalificerade FSTD:n eller om operatören inte kan följa den standard som krävs för kvalificeringen.

AR.FSTD bygger på JAR-FSTD A och H samt JIP för JAR-STD (ingår i JAA Administration and Guidance Material, Section Six: Synthetic Training Devices (STD), Part Two: Procedures). Det förekommer inga väsentliga skillnader eller nya uppgifter som uppstår för de behöriga myndigheterna i förhållande till tidigare regelverk.

En tabell har lagts till i "Kvalificeringscertifikat för utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD)" med olika punkter som ska beaktas vid utbildning, provning och kontroll för att innehavaren av kvalificeringscertifikatet ska kunna ge användare av dessa hjälpmedel information som har godkänts av den behöriga myndighet som står för kvalificeringen.

Del-AR kapitel AeMC och MED

71. I AR.MED och AR.AeMC fastställs de specifika kraven för flygmedicinska intyg, som utgör ett komplement till de allmänna kraven i Del-AR kapitel GEN. AR.AeMC och AR.MED, kombinerat med OR.AeMC, utgör regleringssystemet för certifiering av flygmedicinska centrum och flygläkare, anmälningsförfarandet för allmänläkare samt utfärdandet av medicinska intyg för piloter.

AR.AeMC innehåller endast ett kapitel - "Allmänt".

AR.MED omfattar tre kapitel:

- Avsnitt I Allmänt
- Avsnitt II Flygläkare
- Avsnitt III Utfärdande av medicinska intyg

Kapitel AR.AeMC kompletteras med standardformatet för tidsplanen för godkännande för flygmedicinska centrum. Genom AR.MED införs också certifikatet för flygmedicinska centrum respektive ett standardformat för Easas medicinska intyg för piloter.

72. Inga väsentliga punkter har tagits upp i fråga om flygmedicinska centrum. Det som framför allt väckte betänkligheter i kapitel MED var punkten AR.MED.150 "Dokumentation": de behöriga myndigheterna i det stora flertalet medlemsstater ska bevara den medicinska dokumentationen för samtliga piloter som har fått deras certifikat utfärdat av myndigheten (tillståndsmyndigheten). EU:s dataskyddsdirektiv genomförs på väldigt olika sätt i medlemsstaterna och frågan om utlämnande av medicinsk dokumentation kommer därför att hanteras på olika sätt i Europa. Mot denna bakgrund har reaktionerna som önskar att medicinsk dokumentation ska lämnas ut till forskningsinstitut utan någon avidentifiering av piloten samt till den behöriga myndighetens ledning, till utredningsorgan (haveri, säkerhet och polis) och "under alla andra omständigheter när detta krävs enligt nationell lagstiftning" inte integrerats i tillämpningsföreskrifterna, utan kommer att ingå i en AMC. Detta ger medlemsstaterna tillräckligt med flexibilitet för att tillämpa den nationella dataskyddslagstiftningen. Men den här punkten har ändrats och reaktionerna på att medicinska dokument lämnas ut för en medicinsk granskning med syfte att utfärda ett medicinskt certifikat (till den medicinska granskningskommittén, medicinska specialister som deltar i bedömningen) har inkluderats. Denna dokumentation behövs för att fatta beslut om hälsotillståndet, vilket är den främsta orsaken till att de behöriga myndigheterna bevarar den medicinska dokumentationen.
73. En medlemsstat kom med reaktioner gällande flera olika punkter (AR.MED 120, 125, 150, 315 och 325) i fråga om den behöriga myndighetens/den medicinska bedömarens deltagande i den medicinska certifieringsprocessen för en enskild pilot och det faktum att flygläkare måste sända fullständiga medicinska undersökningsutlåtanden för samtliga piloter till den myndighet där piloten innehar sitt certifikat (utfärdande myndighet). Orsaken till dessa reaktioner är medlemsstatens ståndpunkt att ingen medicinsk dokumentation bör sändas till den behöriga myndigheten och att hälsotillståndet inte ska bedömas av den medicinska bedömare vid den behöriga myndighet där piloten innehar sitt certifikat (den utfärdande myndigheten), utan endast av en auktoriserad flygläkare eller av ett flygmedicinskt centrum. Inga ändringar gjordes i texten eftersom denna fråga har lösts i Del-MED och reglerna behövs för de övriga medlemsstaterna.
74. Tillägg VI till Del-AR innehåller en mall för det medicinska intyget för piloter samt en tillhörande beskrivning. Punkt 13 i beskrivningen och fält X i certifikatmallen har ändrats eftersom det medicinska intyget inte kan undertecknas av allmänläkaren eller den medicinska bedömare i alla medlemsstater. Fältet på sidan 4 i certifikatet med information för flygläkaren om datum för "senaste" och "nästa" test (EKG, hörsel- och syntest) klargjordes på begäran av en medlemsstat och utrymmet användes till att lägga

in MED.A.020 på dess plats. Flera medlemsstater begärde att "MED.A.020 Försämrat hälsotillstånd" skulle finnas med på det medicinska intyget. Byrån anser att ett medicinskt intyg ska styrka att piloten i fråga har genomgått relevant flygmedicinsk undersökning och bedömning och har bedömts vara kapabel att flyga, och inte att upplysa piloten om hans/hennes skyldigheter vid försämrat hälsotillstånd. Reaktionen godtogs emellertid eftersom det inte är en säkerhetsfråga och detta förefaller vara viktigt för flera medlemsstater.

75. Reaktionen där man önskade att punkter skulle flyttas från AR.MED till AR.GEN och från OR.AeMC till OR.GEN godtogs inte på grund av återgången till en vertikal regelstruktur. Med den nya strukturen kommer det i själva verket att bli nödvändigt att flytta eller kopiera punkter från AR.GEN till AR.MED.

VII. Motivering Del-OR

Allmänt

76. Del-OR som föreslås genom detta yttrande omfattar fyra kapitel, som i sin tur delas in i avsnitt. Dessa innehåller både allmänna krav och områdesspecifika krav för de olika typerna av organisationer:

- Del-AR kapitel GEN: allmänna krav, kompletterat av
 - Del-AR kapitel ATO: specifika krav för godkända utbildningsorganisationer
 - Del-OR kapitel FSTD: specifika krav för organisationer som är FSTD-operatörer samt för kvalificering för FSTD
 - Del-OR kapitel AeMC: specifika krav för flygmedicinska centrum.

I kapitel OR.FSTD, som inte fanns med i CRD-dokumentet, införlivas de tillämpningsföreskrifter som tidigare ingick som avsnitt III i kapitel ATO. Tanken bakom denna förändrade struktur är att alla FSTD-operatörer inte är godkända utbildningsorganisationer.

Förslaget till Del-OR kapitel GEN i detta yttrande omfattar två olika avsnitt:

- Avsnitt I Allmänt
- Avsnitt II Ledningssystem

I kapitel GEN i Del-OR fastställs gemensamma krav som är tillämpliga för alla organisationer när det gäller flygbesättningar och luftfart. Dessa krav baseras på de viktigaste COA-rekommendationerna och ICAO-normerna som rör SMS. De kompletterar myndighetskraven om villkor för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, upphäva och återkalla certifikat och godkännanden.

77. Den föreslagna texten i yttrandet avspeglar de ändringar som gjorts i byråns första förslag (som publicerades i NPA 2008-22c) samt ytterligare ändringar som har gjorts sedan reaktionerna på CRD-dokumentet analyserats och bedömts. NPA 2009-02c innehöll organisationskraven som är specifika för driften (Del-OR kapitel OPS). Dessa kommer att ingå i det första yttrandet som ska publiceras om flygdrift.

Samråd

78. Punkt 23 i denna motivering innehåller allmän information om de reaktioner som har kommit på CRD-dokumentet när det gäller Del-AR och Del-OR. Nedanstående tabell visar fördelningen av de 490 inkomna reaktionerna på Del-OR (CRD 2008-22c och 2009-02c), varav en tredjedel gällde AMC och GM samt två tredjedelar gällde tillämpningsföreskrifterna.

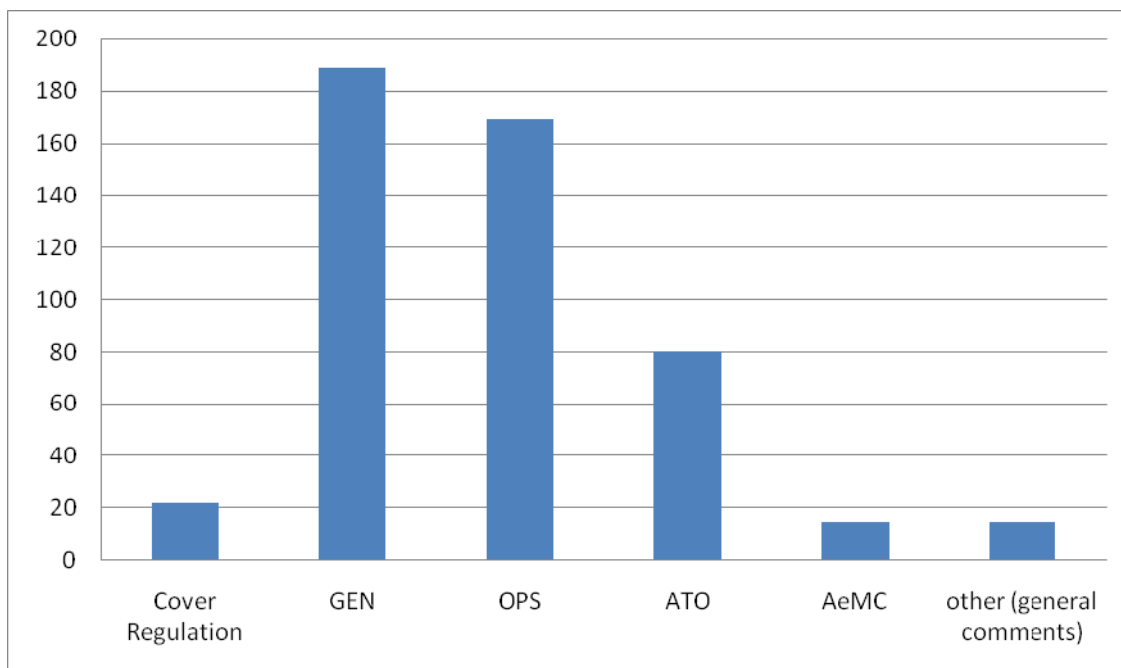


Diagram 3: Reaktionen på Del-OR – fördelning

79. Här nedan visas var reaktionerna kommer från. Med tanke på att reaktioner från branschorganisationer ofta skickas in för de enskilda medlemmarnas räkning, kan man anta att industrins totala andel är underrepresenterad i detta diagram.

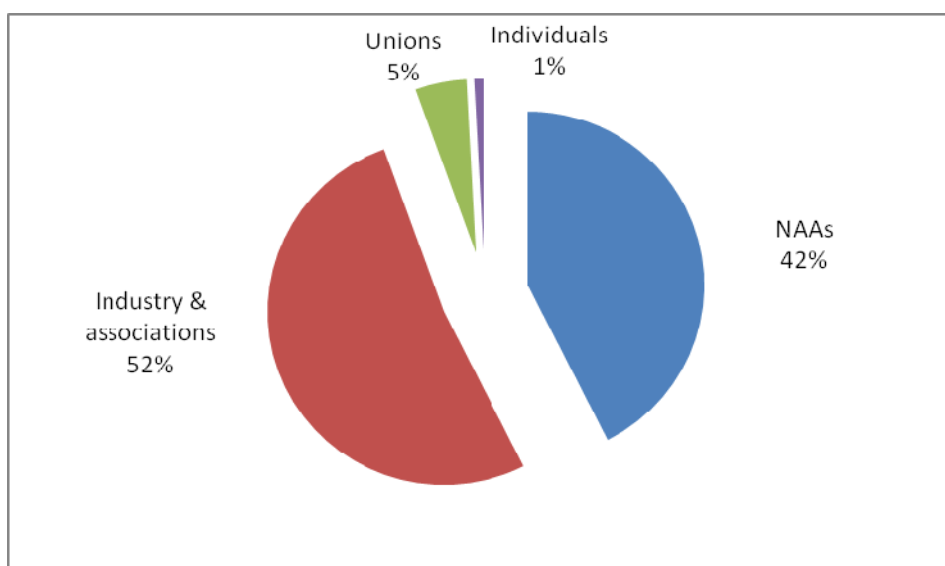


Diagram 4: Reaktionen på Del-OR – ursprung

De huvudpunkter som har tagits upp i reaktionerna på CRD-dokumentet behandlas under nedanstående punkter.

Omfattning och tillämpning

80. Del-OR som föreslås genom detta yttrande är tillämplig när det gäller godkännande och fortlöpande tillsyn av godkända utbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum, kvalificering för FSTD och fortlöpande överensstämmelse med de krav som är tillämpliga på certifierade organisationer och innehavare av FSTD-kvalificeringscertifikat. I kapitel GEN i Del-OR fastställs allmänt tillämpliga organisationskrav för samtliga certifierade organisationer och innehavare av FSTD-certifikat²⁸ när det gäller certifiering av flygbesättningar samt drift. De kompletterar bestämmelserna i Del-AR om att utfärda, behålla, ändra, begränsa, upphäva eller återkalla certifikat och godkännanden. I Del-OR fastställs också gemensamma krav för ledningssystem som omfattar övervakning av efterlevnaden och säkerhetsstyrning.

Implementeringsförordningen – punkter som är relevanta för Del-OR

81. Implementeringsförordningen innehåller ett förslag till övergångsåtgärder och undantagsklausuler. Särskilt bör här uppmärksammas de nya bestämmelserna om ledningssystem för de organisationer som omfattas av regelverket i enlighet med OR.GEN.200. Genom dessa bestämmelser genomförs de säkerhetsstyrningsprinciper som har främjats av ICAO. Detta ger dem status som nya krav, även om vissa av dessa bestämmelser redan genomförs av de krav som för närvarande är tillämpliga i Easas medlemsstater. Framförallt kvalitetsstyrningssystem (QMS) och kvalitetssäkring (QA) är något som redan har genomförts i årtal av operatörer som omfattas av EU-OPS och utbildningsorganisationer som har godkänts i enlighet med JAR-FCL-bestämmelserna. I enlighet med EU-OPS 1.037 utför t.ex. kommersiella lufttrafikföretag redan flera aktiviteter som krävs för säkerhetsstyrningen.
82. Mot denna bakgrund anser byrån att organisationer som uppfyller kraven i EU-OPS, JAR-OPS 3, JAR-FCL eller JAR-STD bör få fortsatt giltighet för sina organisationscertifikat efter den nya förordningens tillämpningsdatum ("hävdvunnen rättighet"), eftersom dessa organisationer bör kunna genomföra säkerhetssystemets övriga krav utan någon väsentlig extrabelastning. Det ska noteras att för efterlevnaden av dessa element krävs det fortfarande att relevanta ansvarsområden, funktioner och förfaranden måste ha inrättats så snart de nya reglerna blir tillämpliga. Men det går inte att visa att alla inblandade processer är effektiva förrän efter viss tid, när det har samlats in tillräckligt med uppgifter för att utföra en effektiv styrning av säkerhetsrisker.
83. I NPA 2008-22 presenterades en genomförandeplan för SMS. Den drogs tillbaka i slutversionen av den föreslagna regeln, eftersom den utgjorde en icke-permanent bestämmelse. Det föreslogs att SMS skulle kunna genomföras under en tvåårsperiod. Detta förslag gav inte upphov till några synpunkter under samrådsförfarandet. Byrån antar därför att detta ansågs vara en lämplig tidsram och föreslår att en tvåårsperiod ska beviljas för att åtgärda eventuella brister på nivå 2 som uppstår på grund av skillnader i förhållande till de nya bestämmelserna. Med beaktande av de betänkligheter som vissa medlemsstater gett uttryck för strök byrån det förslag som lagts fram i artikel 7 i Del-OR i implementeringsförordningen som publicerades med CRD-dokumentet, nämligen att organisationen och den behöriga myndigheten skulle enas om en genomförandeplan för ledningssystemet. Man kan utgå från att medlemsstaternas arbete för att främja att SMS genomförs utgör en del av genomförandet av deras SSP-program.
84. Överensstämmelse med regeln måste säkerställas när den blir tillämplig. Men man får tillåta att det tar viss tid att genomföra ett system som syftar till att övervaka överensstämmelsen och dokumentera tillämpliga förfaranden, inklusive utnämningen av nödvändig personal. Organisationer som inte kan dra fördel av att de har använt ett befintligt kvalitetsstyrningsprogram bör få tillräckligt med tid för att genomföra det nya ledningssystemets krav, särskilt om de omfattas av en certifieringsskyldighet för första

²⁸ Innehavare av ett FSTD-kvalificeringscertifikat måste genomföra ett ledningssystem i enlighet med Del-OR för att deras FSTD-kvalificeringscertifikat ska fortsätta vara giltigt.

gången. Byrån föreslår därför att medlemsstaterna kan få välja att senarelägga tillämpningen för de organisationer som inte omfattas av de JAR som tidigare varit tillämpliga. För utbildningsorganisationer som för närvarande inte omfattas av en certifieringsskyldighet i enlighet med JAR-FCL ("registrerade anläggningar") skulle därmed tillämpningen av regeln kunna senareläggas med upp till tre år.

85. Slutligen föreslår byrån en allmän undantagsperiod på sex månader för JAR-överensstämmande godkända utbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum i syfte att beakta effekterna av beslutet så att regelstrukturen kan ändras. Denna ändrade regelstruktur kommer att medföra ändringar i de enskilda regelhänvisningarna samt vissa anpassningar av regelinhåll till följd av hur Del-AR och Del-OR fördelas i varje teknisk föreskrift.
86. De övergångsåtgärder som föreslås i artikel 10 sammanfattas i nedanstående tabell:

Artikel	Ämne	Beskrivning
10.2 a	JAR-överensstämmande godkända utbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum	Medlemsstater får välja att inte tillämpa bestämmelserna i Del-AR och Del-OR förrän senast den 8 oktober 2013
10.2 b	Utbildningsorganisationer som endast tillhandahåller utbildning för pilotcertifikat för lätta luftfartyg (LAPL), privatflygarcertifikat (PPL), ballongflygarcertifikat (BPL) eller segelflygarcertifikat (SPL)	Medlemsstater får välja att inte tillämpa bestämmelserna i Del-AR och Del-OR förrän senast den 8 april 2015
10.2 c	Utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning för flygprovsbehörighet i enlighet med FCL.820	Medlemsstater får välja att inte tillämpa bestämmelserna i Del-AR och Del-OR förrän senast den 8 april 2015 (anpassas i förhållande till Del-FCL)
10.2 d	Innehavare av FSTD-certifikat, som inte är en godkänd utbildningsorganisation	Medlemsstater får välja att inte tillämpa bestämmelserna i OR.GEN.200 a.3 förrän senast den 8 april 2015

Tabell 3: Översikt över föreslagna undantag

Definitioner som är relevanta för Del-OR

87. Definitionen av "huvudsaklig verksamhetsort" för att fastställa behörig myndighet följer nu definitionen i förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)²⁹, som även är den som har tillämpats i förordning (EG) nr 2042/2003 med ändringsförordningen (EG) nr 127/2010³⁰. På så vis tillgodoser man att certifierade lufttrafikföretag behöver godkännas i enlighet med kapitel G i bilaga I till förordning (EG) nr 2042/2003 "Del-M" som en del

²⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning) (Text av betydelse för EES), EUT L 293, 31.10.2008, s. 3–20.

³⁰ Kommissionens förordning (EU) nr 127/2010 av den 5 februari 2010 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (Text av betydelse för EES), EUT L 40, 13.2.2010, s. 4–50.

av deras drifttillstånd. I definitionen antas de huvudsakliga finansiella funktionerna och den operativa ledningen av en organisation vara belägna i samma medlemsstat. Byrån inser visserligen fördelarna med att anta gemensamma definitioner för olika förordningar, men anser att den definition som tagits över från förordning (EG) nr 1008/2008 kommer att ge upphov till problem vid genomförandet. Den rekommenderar därför en översyn av denna definition för alla berörda Easa-förordningar, inklusive luftvärdighetsförordningarna. Med beaktande av den verksamhet som har godkänts enligt grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter bör man vid denna översyn överväga att låta placeringen av organisationens tekniska ledning vara huvudkriteriet för att fastställa en organisations huvudsakliga verksamhetsort, när man ska avgöra den behöriga myndigheten.

Del-OR kapitel GEN avsnitt I – Allmänt

88. Tillämpningsföreskrifterna i avsnitt I innehåller allmänna krav för organisationer både när det gäller drift och certifiering av flygbesättningar, särskilt i fråga om inledande certifiering och tillsyn. Dessa utgör motsvarigheten till myndighetskraven i Del-AR kapitel GEN avsnitt I och III. De baseras på de högnivåkrav som föreskrivs i grundförordningen. I linje med de ändringar som har gjorts i AR.GEN har två nya punkter med regler lagts till för att införa organisationskrav gällande de åtgärder som ska vidtas som en omedelbar reaktion på ett säkerhetsproblem (OR.GEN.155) samt i fråga om händelserapportering (OR.GEN.160). I nya OR.GEN.155 införs kravet att organisationer ska följa de luftvärdighets- och säkerhetsdirektiv som har utfärdats av byrån. Det sistnämnda här kommer från regleringsuppgift 21.039 "Data för operativ lämplighet" (OSD).

Hänv. Del-OR	Titel	Motsvarande AR
OR.GEN.105	Behörig myndighet	Ej relevant
OR.GEN.115	Ansökan om ett organisationscertifikat	AR.GEN.310 a
OR.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven	AR.GEN.120
OR.GEN.125	Godkännandets villkor och en organisations behörighet	AR.GEN.310 b
OR.GEN.130	Organisatoriska förändringar	AR.GEN.330
OR.GEN.135	Fortsatt giltighet	AR.GEN.310 b
OR.GEN.140	Tillträde	Implementeringsförordning Artikel 4.5
OR.GEN.150	Brister	AR.GEN.350
OR.GEN.155	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem	AR.GEN.135
OR.GEN.160	Rapportering av tillbud	AR.GEN.135

Tabell 4: Jämförelse mellan AR.GEN och OR.GEN

89. I OR.GEN.115 definieras ansökningsförfarandet för ett organisationscertifikat. Med hänsyn till de berörda aktörernas NPA-synpunkter bibehölls inte det förslag om ett enda organisationscertifikat som lades fram i NPA 2008-22c och för närvarande finns det inget förslag om standardansökningsblankett i Del-OR. På den sistnämnda punkten uttryckte medlemsstaterna betänkligheter om konsekvenserna av att påtvinga en standardansökningsblankett på olika administrativa system som redan är inrättade enligt de nu gällande reglerna. När det gäller konceptet om "ett enda certifikat" anser byrån att dess huvudsyften kan uppnås utan att man måste ålägga att ett enda certifikat ska utfärdas: detta certifikat, som endast är ett "intyg" för certifieringsförfarandet, kan vara i form av ett eller flera olika dokument. Det viktigaste är att se till att de behöriga myndigheterna kan bedriva en så effektiv tillsyn som möjligt för organisationer med flera godkännanden³¹. I det avseendet är det avgörande med gemensamma krav för ledningssystem som är tillämpliga för alla typer av organisationer.
90. I OR.GEN.120 fastställs det godkännandeförfarande för alternativa sätt att uppfylla kraven som gäller för organisationer med ett certifikat enligt Del-OR, inklusive godkända organisationer och innehavare av FSTD-kvalificeringscertifikat. Under samrådsförfarandet uttrycktes det betänkligheter i fråga om de alternativa sätt att uppfylla kraven som används av organisationer som endast omfattas av deklARATIONSSKYLDIGHET. Byrån konstaterar att det inte finns någon rättslig grund i grundförordningen för att ålägga dessa organisationer att följa samma godkännandeförfarande för alternativa sätt att uppfylla kraven som certifierade organisationer. Ett godkännande av alternativa sätt att uppfylla kraven kan endast föreligga när det är bifogat till ett certifikat eller godkännande. Dessa sätt att uppfylla kraven anses då vara en del av underlaget för att bevilja godkännandet. Men för organisationer som omfattas av en deklARATIONSSKYLDIGHET är godkännandeförfarandet för alternativa sätt att uppfylla kraven i förhållande till en AMC direkt kopplat till ett specifikt godkännande som dessa organisationer kan inneha enligt Del-SPA. När det gäller möjligheten att använda alternativa sätt att uppfylla kraven

³¹ Kriterier för att "tillgodoräkna" kontrollpunkter för tillsyn av organisationer som har mer än ett godkännande kommer att tillhandahållas i och med AMC till AR.GEN.305.

för branschorganisationer eller olika organ som företräder berörda aktörer och som saknar organisationscertifikat enligt grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter, behöver sådana organisationer inte längre begära något godkännande av dessa alternativa sätt, så länge de inte omfattas av någon skyldighet att uppfylla kraven i grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter.

Som svar på reaktioner från berörda aktörer inom industrin kommer byrån att inleda ytterligare en regleringsuppgift för att visa på en metod om hur man kan styrka att säkerhetsmålet i tillämpningsföreskriften har uppnåtts när man ansöker om godkännande av ett alternativt sätt att uppfylla kraven.

91. I OR.GEN.130 "Ändringar i organisationer som omfattas av certifiering" specificeras det ytterligare vilken typ av ändringar som kräver förhandsgodkännande när det gäller organisationens ledningssystem. Syftet med detta är att avlasta organisationer och myndigheter. När det gäller ledningssystem fastställs det nu mer specifikt att de ändringar som kräver förhandsgodkännande är de som påverkar ansvar och ansvarsskyldighet och/eller säkerhetspolicyn. Byråns förslag till OR.GEN.130 samt motsvarande AR-bestämmelser skiljer sig visserligen inte till sitt innehåll från koncepten "indirekt godkännande" eller "ändringar som är godtagbara för den behöriga myndigheten", men ger flexibilitet: vid inledande utfärdande kan en organisation komma överens med sin behöriga myndighet om vilka ändringar som inte behöver förhandsgodkännas, inom de gränser som fastställs av OR.GEN.130. Efterhand som organisationen "mognar" får omfattningen av dessa ändringar utökas, förutsatt att de ligger inom de gränser som har fastställts på tillämpningsföreskriftsnivå.
92. Flera medlemsstaters behöriga myndigheter hade synpunkter på konceptet med obegränsad giltighetstid för certifikat och uttryckte sin oro för att certifikat som inte löper ut skulle kunna leda till en bristande effektiv kontroll. Byrån konstaterar att certifikat som har obegränsad giltighet numera är allmänt vedertagna inom luftvärdighetsområdet. Organisationscertifikatens fortsatta giltighet omfattas av den behöriga myndighetens fortlöpande tillsyn. I byråns förslag förordas ett fortlöpande övervakningsförfarande genom kontroller, granskningar och inspektioner med intervall som fastställs utifrån tidigare tillsynsresultat och med hänsyn till riskfaktorer. Om certifikaten har begränsad giltighetstid, kan de behöriga myndigheterna tendera att dra ut på kontroller och inspektioner till strax innan certifikatet löper ut. Del-AR innehåller de element som krävs för att de behöriga myndigheterna när som helst ska kunna vidta åtgärder i fråga om ett certifikat, om det föreligger brister som utgör en fara för säkerheten. Medlemsstaterna kan dessutom vidta verkställighetsåtgärder genom att tillämpa sanktioner i enlighet med deras nationella genomförandebestämmelser för artikel 68 i grundförordningen.
93. En ny tillämpningsföreskrift, OR.GEN.160 "Rapportering av händelser", har införts för att fastställa rapporteringskrav för alla organisationer som omfattas av Del-OR. Dessa rapporteringskrav gäller även rapportering till den organisation som ansvarar för konstruktionen av luftfartyget. Texten bygger på befintliga krav i luftvärdighetsbestämmelserna. De händelser som ska rapporteras är de som faktiskt äventyrar en säker drift av luftfartyget, till skillnad från de faror för flygsäkerheten som ska hanteras inom ramen för det interna systemet för händelserapportering, som omfattas av OR.GEN.200 a.3. För att beakta CRD-reaktionerna har kraven setts över: de inledande rapporterna, som ska lämnas inom 72 timmar efter det att organisationen har fastställt händelsen, behöver inte innehålla några uppgifter om vilka åtgärder som organisationen tänker vidta för att förhindra att detta händer igen, eftersom det kan ta längre tid att fastställa sådana åtgärder.

Del-OR kapitel GEN avsnitt II - Ledningssystem

94. Byrån föreslår att ett särskilt avsnitt i de allmänna organisationskraven ska handla om organisationers ledningssystem. Dessa krav härrör huvudsakligen från de befintliga kraven i tillämpliga normer, som JAR. De täcker in behovet att ha kvalificerad personal och framför allt vissa personer som ansvarar för att se till att organisationen uppfyller de tillämpliga kraven. De befintliga kraven omfattar också behovet att ha lämpliga lokaler för att utföra de uppgifter som krävs samt behovet att dokumentera all verksamhet som utförs, i enlighet med de tillämpliga reglerna.
95. Det är också i detta avsnitt som ICAO-normerna om systemen för säkerhetsstyrning (SMS) ska genomföras³². Byrån anser att dessa inte ska genomföras genom ytterligare ett krav om ledningssystem som läggs ovanpå de befintliga reglerna, oavsett om det handlar om ekonomi, kvalitet eller något annat som är av relevans för en chef inom organisationen. Att införa ett säkerhetsstyrningssystem separat från andra ledningssystem skulle kunna ses som bara ett ytterligare föreskrivande krav och man löper då risken att organisationer skulle kunna försöka tillfredsställa sin behöriga myndighet genom att visa att de har infört alla föreskrivande delar som krävs. Detta skulle inte stödja genomförandet av resultatbaserade regler, som ICAO förordar för att underlätta genomförandet av SMS-principerna.
96. I stället föreslår byrån en förteckning över vilka punkter som organisationer måste behandla. De föreslagna kraven bygger på tanken om att säkerheten, liksom uppfyllandet av kraven i reglerna, bör vara en angelägenhet för all personal och verksamhet vid organisationen. Kraven presenteras därför på ett sådant sätt att organisationen kan tillämpa dem efter eget gottfinnande, med hänsyn till deras egen affärsmodell. Med de här kraven skulle det framför allt bli möjligt att genomföra ett integrerat ledningssystem där säkerheten är en parameter som ska beaktas vid varje beslut, snarare än något som gäller vid sidan av ledningssystemen. Med ett integrerat ledningssystem kan chefer fastställa och beakta allt som har en betydande påverkan på deras organisation, t.ex. företagets strategiska riktning, tillämplig lagstiftning och normer, intern policy och kultur, risker och faror, resurskrav samt behoven hos dem som på något sätt kan påverkas av någon aspekt av organisationens drift.
97. När det gäller kvalitetssystem föreslår byrån att man ska hålla fast vid det som lagstiftaren faktiskt är intresserad av när organisationer åläggs att genomföra ett kvalitetssystem: att reglerna följs. Ett kvalitetssystem kan verkligen användas för att tillgodose olika kravuppsättningar. Byrån anser att det är nödvändigt att helt enkelt kräva övervakning av uppfyllandet och att detta ska ingå bland kraven för ledningssystemet. De föreslagna kraven gör därför att organisationen kan genomföra ICAO:s SMS-standarder, utan att den tvingas att ändra sin affärsmodell.
98. Även om de föreslagna kraven har formulerats på annat sätt, är de inte bara överensstämmande med ICAO, utan byråns förslag kan också vara en modell som ICAO kommer att följa. Vid ICAO:s 37:e församling, som hölls i september/oktober 2010, bekräftades det att en ny bilaga gällande säkerhetsstyrning skulle utarbetas. Detta ska innehålla normer gällande det säkerhetsprogram som krävs från myndigheterna och kan innehålla allmänna SMS-normer som är tillämpliga på samtliga organisationer. Därmed följer det tanken om att allt regelverk ska finnas i ett enda system ("total system approach") som Easa föreslog i sitt meddelande om föreslagen ändring (NPA) om myndighets- och organisationskrav. Precis som föreslogs passar ledningssystemskraven olika organisationer, oavsett storlek, karaktär eller verksamhetens komplexitet och oavsett vilken affärsmodell de vill tillämpa. Därigenom garanteras en proportionell tillämpning.

³² ICAO bilaga 1 tillägg 4/ICAO bilaga 6 tillägg 7 "Framework for Safety Management Systems".

99. Byrån föreslår också att om en organisation lägger ut en del av sin verksamhet på entreprenad och denna verksamhet omfattas av de krav som nu är på förslag, ska den fortfarande vara ansvarig för att överensstämmelse uppnås med de tillämpliga reglerna. Detta är nödvändigt för att se till att organisationer fortfarande är fullt ansvariga för de verksamheter som omfattas av certifieringen.
100. Kraven för ledningssystemet föreslås vara tillämpliga på samtliga organisationer som omfattas av dessa föreslagna organisationskrav. När kraven för ledningssystemet utarbetades undersökte byrån vad som redan var tillämpligt för organisationer som svarar för den initiala och fortsatta luftvärdigheten i syfte att kontrollera överensstämmelsen med dessa och behöll lydelsen i de redan tillämpliga reglerna där detta var möjligt. I framtiden avser emellertid byrån att föreslå regler som genomför ICAO:s SMS-normer för andra typer av organisationer. Så långt det är möjligt kommer byrån att eftersträva att kraven i största möjliga utsträckning liknar dem som föreslås i de organisationskraven. Detta underlättar ett förenklat genomförande av ICAO-normerna, särskilt för de organisationer vars verksamhet omfattar flera olika flygsektorer.
101. Vid behov kompletteras kraven för ledningssystemet med motsvarande krav för specifika typer av organisationer så att man inte ändrar de krav som dessa specifika organisationstyper följer i nuläget (t.ex. en redan överenskommen dokumentationsperiod).
102. När dessa föreslagna krav utarbetades eftersträvade byrån överensstämmelse mellan de krav som är tillämpliga på olika typer av organisationer. Byrån har därför undersökt de krav som föreskrivs i JAR-FCL 1, 2 och 3, i EU-OPS, i AMC och GM till JAR-OPS 1 samt i JAR-OPS 3. Dessa normer innehöll de krav som ska följas av organisationerna inom ramen för de föreslagna organisationskraven. För att säkerställa övergripande överensstämmelse har byrån undersökt de relevanta kraven i de tillämpningsföreskrifter som redan är tillämpliga för luftvärdighetsorganisationer. I sin NPA föreslog byrån sedan den lydelse som föreföll passa samtliga organisationer bäst och kompletterade denna vid behov med krav för specifika typer av organisationer.
103. Byrån kompletterade de föreslagna reglerna med andra regler som baserades på ICAO-normer som inte hade införts i de normer som anges under föregående punkt. Så är t.ex. fallet för ICAO:s SMS-krav.
104. Under samrådsfasen förklarade byrån ingående hur man hade gått till väga för att komma fram till de föreslagna kraven för ledningssystemet. De första synpunkterna från de berörda aktörerna visade att de föreslagna reglerna inte hade förståtts fullt ut. Med bistånd av granskningsgruppen har byrån därför sett över den föreslagna texten för att göra den tydligare.
105. I CRD-dokumentet beskrev byrån närmare information om hur ICAO:s SMS-normer har transkriberats i dessa regler. Syftet var att bemöta den oro som gällde att byrån hade föreslagit krav som avvek från ICAO:s normer. Av de reaktioner som inkommit har byrån förstått att detta var mycket uppskattat och mötte allmän förståelse. Framför allt insåg de berörda aktörerna att byrån har för avsikt att i framtiden föreslå nya godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) för att hjälpa aktörerna att genomföra de förfaranden som beräknas vara nödvändiga för säkerhetsstyrningen. Eftersom byrån samarbetar med större myndigheter och ICAO om hur säkerhetsprestanda ska mätas, ska den t.ex. i enlighet med motsvarande krav föreslå AMC eller GM för att kontrollera effektiviteten hos de åtgärder som vidtagits för att minska risken.
106. Byrån tyckte också att det var intressant att vissa aktörer begärde en fortsatt utveckling i riktning mot resultatbaserade regler. Byrån anser emellertid att det vore oklokt att i det här skedet föreslå helt resultatbaserade regler och att en kontinuerlig förbättring av reglerna, i linje med den utveckling som görs på organisationsnivå, kommer att underlätta utvecklingen mot resultatbaserade regler.

107. Byrån anser också att vissa frågor behöver studeras mer ingående, både av byrån och av ICAO. Så är fallet när det gäller kontaktytorna mellan olika SMS. Byrån instämmer med de berörda aktörerna om att organisationerna inte bör hantera säkerheten helt isolerat, utan göra detta i samordning med de andra organisationer som de är knutna till. För att en flygplatsoperatör ska åstadkomma en effektiv säkerhetsstyrning krävs det t.ex. lämplig samordning med de lufttrafikoperatörer och leverantörer av flygtrafiktjänster som använder flygplatstjänsterna. Byrån avser därför att föreslå en regel som ska behandla den här frågan framöver. I detta syfte ska byrån använda sig av sakkunskapen hos de regleringsgrupper som arbetar med tillämpningsföreskrifter för flygplatser.

Del-OR kapitel ATO

108. I kapitel OR.ATO fastställs de specifika organisationskraven för godkända utbildningsorganisationer när det gäller certifiering av flygbesättningar, som kompletterar kraven i kapitel GEN. Det består av fyra olika avsnitt som har följande struktur:

- Avsnitt I Allmänt
- Avsnitt II Ytterligare krav för godkända utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning för CPL, MPL och ATPL och tillhörande behörigheter och certifikat
- Avsnitt III Ytterligare krav för godkända utbildningsorganisationer som tillhandahåller särskilda typer av utbildning
 - Kapitel 1: Utbildningskurser på distans
 - Kapitel 2: Godkännanden för typbehörighet utan flygtid (ZFTT)
 - Kapitel 3: MPL-kurser
 - Kapitel 4: Utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygprovutbildning

109. I *avsnitt I* i kapitel OR.ATO fastställs de allmänna kraven för organisationer som tillhandahåller utbildning för pilotcertifikat, behörigheter och certifikat. Detta avsnitt innehåller bestämmelser om ansökan för utfärdande av ett certifikat, personalkrav för en godkänd utbildningsorganisation, utbildningsprogram, utbildnings- och drifthandböcker, luftfartyg och flygplatser som ska användas för utbildning samt vissa ytterligare krav för utbildning som tillhandahålls i tredje land.

I *avsnitt II* fastställs de ytterligare bestämmelserna för utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning för trafikflygarcertifikat. Det innehåller vissa ytterligare krav som gäller personal och utbildningsplan, och här beskrivs också de ytterligare kraven för utbildnings- och drifthandboken mer ingående.

Avsnitt III innehåller krav för utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning för vissa typer av utbildning, t.ex. utbildningskurser på distans, godkännanden för typbehörighet utan flygtid, utbildning till flerpilotscertifikat och flygprovutbildning.

110. De föreslagna tillämpningsföreskrifterna i avsnitt I, II och III baseras på de befintliga kraven för utbildningsorganisationer i ICAO bilaga 1 (tillägg 2) och JAR-FCL. Skillnader i förhållande till tidigare bestämmelser har framför allt ett förtydligande syfte. Baserat på den input som har kommit från de berörda aktörerna har vissa punkter förtydligats och ändrats. Med tanke på att merparten av de utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning enbart för LAPL, PPL, SPL, BPL samt för tillhörande behörigheter och certifikat hittills har klassificerats antingen som en registrerad anläggning enligt JAR-systemet eller också regleras enligt de nationella reglerna, fastställdes vissa krav som härrörde från JAR-FCL på ett mer generellt och förenklat sätt i avsnitt I. De ytterligare krav för godkända utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning för trafikflygarcertifikat i avsnitt II baseras på tillägg 1a till JAR-FCL 1.055/2.055.

111. Genom CRD-dokumentet infördes vissa ändringar i NPA-texten för detta avsnitt. Detta omfattar bl.a. att det har utarbetats flera ytterligare AMC som förklarar hur regeln ska följas när det gäller icke-komplexa utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning enbart för LAPL, PPL, SPL eller BPL samt för tillhörande behörigheter och certifikat. De krav som först hade föreslagits om att utbildningsorganisationen skulle registreras som juridisk person samt uppvisa ekonomiska resurser ströks. Vidare beslöt man att flytta kravet på en utbildnings- och drifthandbok från avsnitt II till avsnitt I samt att kräva en sådan för samtliga utbildningsorganisationer. När det gäller utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning enbart för privatflygarcertifikat (inklusive LAPL), ska det klargöras att denna manual endast behöver fastställas på en

mycket grundläggande nivå (utbildnings- och drifthandböcker kan kombineras till en handbok).

112. Under samrådsfasen uttryckte de berörda aktörernas sammanslutningar betänkligheter om den detaljeringsnivå som krävs för utbildningsorganisationer som företräder den icke-vinstdrivande sektorn och tillhandahåller utbildning huvudsakligen för LAPL och andra privatcertifikat eller tillhörande behörigheter och certifikat. Byrån har försökt bemöta dessa betänkligheter genom att förenkla vissa av kraven i detta avsnitt. Det beslutades också att ytterligare AMC/GM för denna typ av utbildningsorganisation ska utarbetas inom ramen för en framtida regleringsuppgift (t.ex. innehållet i utbildnings- och drifthandboken).
113. Baserat på de synpunkter som gäller de specifika kraven för utbildningsorganisationer som tillhandahåller kurser enbart för flygprovsbehörighet, beslöt byrån att inte utarbeta någon särskild regeluppsättning för denna typ av utbildningsorganisation. I flera krav har specifika ytterligare regler eller lättnader, beroende på vilket som är tillämpligt, lagts till för att hantera den här frågan.
114. Titeln på detta avsnitt har ändrats för att beakta de berörda aktörernas synpunkter om omfattningen för de utbildningsorganisationer som enbart tillhandahåller utbildning för LAPL, PPL, SPL eller BPL. Den ändrade titeln ska klargöra att de utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning för LAPL och privatcertifikat också kommer att tillåtas tillhandahålla utbildningskurser för tillhörande behörigheter och licenser till dessa certifikat.
115. Flera skiljaktiga ståndpunkter togs emot när det gäller den erfarenhet som krävs för flyginstruktörschefen (CFI). Byrån beslöt att ändra den lydelse som föreslagits i CRD-dokumentet och att hålla sig närmare den lydelse som redan finns i JAR-FCL. Kravet att flyginstruktörschefen ska inneha det högsta trafikflygarcertifikatet och tillhörande behörigheter som har samband med de flygutbildningskurser som tillhandahålls flyttades tillbaka till tillämpningsföreskrifterna. AMC kommer också att ändras för att förklara det här kravet ytterligare.
116. En liknande synpunkt kom från flera berörda aktörer, som föreslog att utbildningskurser på distans borde vara tillgängliga för typbehörighetsutbildning för flerpilotsverksamhet med samma begränsningar som anges för typbehörigheter för enpilotsverksamhet. Byrån är medveten om att webbaserad distansutbildning blir alltmer tillgänglig för typbehörighetsutbildning och ser den pedagogiska fördelen med detta. Byrån ändrade texten så att utbildningskurser på distans ska vara tillåtna för alla klass- eller typbehörigheter.
117. Majoriteten av de synpunkter och reaktioner som tagits emot om de ytterligare kraven för utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygprovutbildning gällde inte innehållet i byråns förslag, utan deras struktur. Flera berörda aktörer begärde att ett separat kapitel skulle införas för utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygprovutbildning. Efter en noggrann genomgång av synpunkter och krav konstaterade byrån, med stöd av granskningsgruppen för flygprov, att även om flygprovutbildning är en väldigt specifik verksamhet fanns det inget behov att upprätta ett separat kapitel. Det stora flertalet av de allmänna kraven för godkända utbildningsorganisationer skulle i själva verket kunna tillämpas på utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygprovutbildning. Men ett fåtal specifika punkter för utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygprovutbildning kunde fastställas och dessa har avspeglats i texten, antingen genom att organisationerna undantogs från några av de allmänna kraven eller också genom att den inledande texten i OR.ATO.355 ändrades.
118. Godkännanden av en utbildningsorganisation som har utfärdats eller erkänts i enlighet med tillämpliga JAR-FCL-krav av en medlemsstat som har genomfört JAR-FCL och har blivit rekommenderad för ömsesidigt erkännande ska anses ha utfärdats i enlighet med Del-OR. I så fall ska tidsrymden för åtgärdande av brister på nivå 2 inte överstiga två år

när dessa brister beror på skillnader med tidigare nationell lagstiftning som avspeglar JAR-FCL-kraven för utbildningsorganisationer.

119. För utbildningsorganisationer som inte har omfattats av JAR-FCL-systemet och endast tillhandahåller utbildning för privatcertifikat eller tillhörande behörigheter och certifikat, föreslås det att medlemsstaterna får senarelägga tillämpningen av bestämmelserna i Del-AR och Del-OR i upp till tre år efter tillämpningsdatum för den nya förordningen. Denna övergångsperiod bör vara ett svar på de betänkligheter som framför allt mindre utbildningsorganisationer och sammanslutningar av berörda aktörer har gett uttryck för när de framhåller att registrerade anläggningar eller andra utbildningsorganisationer som omfattas av det nationella systemet kommer att behöva mer tid att förbereda sig för den nya förordningen. Ett fåtal sammanslutningar av berörda aktörer och vissa medlemsstater föreslog något slags "hävdvunnen rättighet" för registrerade anläggningar. Denna fråga granskades noggrant av byrån, men de stora skillnaderna mellan de krav som ska uppfyllas för att godtas som registrerad anläggning och godkännandet för ATO-system gör att det inte kommer att kunna införas någon specifik bestämmelse om tillgodoräknande eller hävdvunnen rättighet för den här typen av utbildningsorganisation. Byrån antar emellertid att i de flesta fall kommer överföringen av befintlig registrerad anläggning till det framtida ATO-systemet baseras på en analys av luckorna mellan de båda förordningarna. Detta kommer att göra det möjligt att ge utbildningsorganisationen någon form av tillgodoräknande för de delar som redan har inrättats och godkänts av den behöriga myndigheten (t.ex. utbildnings- och driftteknikhandbok/delar i SMS).

Del-OR kapitel FSTD

120. I kapitel OR.FSTD fastställs de specifika kraven för organisationer som handhar utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD) samt kvalificering för FSTD. Det omfattar två olika avsnitt:
- Avsnitt I Krav för organisationer som är FSTD-operatörer
 - Avsnitt II Krav för kvalificering för FSTD
121. I OR.FSTD fastställs de ytterligare kraven för organisationer som är FSTD-operatörer samt kvalificering för FSTD. Här behandlas organisationer såsom FSTD-operatörer som inte tillhandahåller utbildningsplaner, godkända utbildningsorganisationer och innehavare av drifttillstånd som är FSTD-operatörer.
- I *avsnitt I* beskrivs det hur en organisation som är FSTD-operatör kan styrka för den behöriga myndigheten att den har kapacitet att upprätthålla den certifierade kvalificeringsnivån för FSTD:n och hur man ska gå till väga när det krävs någon form av ändringar eller om ytterligare utrustning har lagts till i FSTD:n. En viktig faktor för att säkerställa fortsatt överensstämmelse med de tillämpliga kraven är programmet för övervakning av överensstämmelse (CMP).
 - I *avsnitt II* behandlas alla steg från ansökan om FSTD-kvalificering, kvalificeringsgrund, som omfattar certifieringsspecifikationen, specialfallet med en provisorisk kvalificering fram till dess att ett FSTD-kvalificeringscertifikat utfärdas och dess giltighet.
122. OR.FSTD baseras på JAR-FSTD A och H. Skillnader i förhållande till tidigare förordningar beror i första hand på en förbättrad tydlighet. Det finns inga grundläggande skillnader för FSTD-operatörer.
123. Eftersom det aldrig fanns något krav på att en FSTD-användare (i det här fallet godkända utbildningsorganisationer eller innehavare av drifttillstånd) skulle tilldelas ett "användargodkännande" i form av ett enda dokument, kommer godkännandet för att använda en FSTD att ingå som en del av certifikatet för godkända utbildningsorganisationer (tillägg) eller utbildningshandboken (OM-D) för innehavare av drifttillstånd i samband med de godkända utbildningsplanerna. Därmed säkerställer man

att bestämmelsen som rör utbildningsplanens uppgifter om vad det specifika utbildningshjälpmedlet (identifierat genom sin specifika bokstavskod) faktiskt kan prestera kommer att finnas kvar.

124. När det gäller FSTD-operatörer som inte tillhandahåller utbildningsplaner har det allmänna begreppet "organisation som är FSTD-operatör" använts. Detta omfattar både godkända utbildningsorganisationer och innehavare av drifttillstånd som handhar FSTD. Om t.ex. en godkänd utbildningsorganisation handhar en FSTD ska reglerna i avsnitt III tillämpas även på dem, utöver de övriga tillämpliga reglerna i kapitel OR.ATO.

Alla organisationer som är FSTD-operatörer ska ha inrättat ett effektivt program för att övervaka efterlevnaden. Detta måste styrkas för den behöriga myndigheten innan något kvalificeringscertifikat kan utfärdas. Kravet på dokumentation som ska ingå i programmet för att övervaka efterlevnaden har lagts till.

En länk till Del-21 har lagts in för att inbegripa luftfartygets valideringsdata som har fastställts genom data för operativ lämplighet (OSD) i kvalificeringsgrunden för respektive typ(er) av FSTD.

125. För innehavare av FSTD-certifikat föreslås en övergångsperiod för att uppfylla kraven i OR.GEN.200 a.3 som en undantagsperiod på två år, eftersom man inte kan utgå från att alla delar redan har genomförts inom ramen för de befintliga förordningarna (t.ex. identifiering av faror för säkerheten).

Del-OR kapitel AeMC

Se Del-AR kapitel AeMC.

Köln den 19 april 2011

P. GOUDOU
Verkställande direktör

BILAGA I**Regelhänvisningar och -titlar - jämförelsetabell CRD/yttrande (i den ordning som de behandlas i CRD)**

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
IMPLEMENTERINGSFÖRORDNING			
AR Artikel 1	Syfte och tillämpningsområde	Artikel 1	Syfte och tillämpningsområde
AR Artikel 2	Definitioner	Artikel 2	Definitioner
AR Artikel 3	Säkerhetsprogram	Artikel 3	Säkerhetsplanering
AR Artikel 4	Tillsynskapacitet	Artikel 4	Tillsynskapacitet
AR Artikel 5	Flexibilitetsbestämmelser	Artikel 5	Flexibilitetsbestämmelser
AR Artikel 6	Övergångsarrangemang	Artikel 6	Pilotutbildningsorganisationer
AR Artikel 7	Ikraftträdande	Artikel 7	Utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer
---	---	Artikel 8	Flygmedicinska centrum
---	---	Artikel 9	Övergångsåtgärder
---	---	Artikel 10	Ikraftträdande
AR.GEN – ALLMÄNNA KRAV			
AR.GEN	Avsnitt I – ALLMÄNT	AR.GEN	Avsnitt I – ALLMÄNT
AR.GEN.115	Tillsynsdokumentation	AR.GEN.115	Tillsynsdokumentation
AR.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven	AR.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven
AR.GEN.125	Information till byrån	AR.GEN.125	Information till byrån
AR.GEN.135	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem	AR.GEN.135	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem
AR.GEN	Avsnitt II – LEDNING	AR.GEN	Avsnitt II – LEDNING
AR.GEN.200	Ledningssystem	AR.GEN.200	Ledningssystem
AR.GEN.205	Användning av behöriga organ	AR.GEN.205	Tilldelning av uppgifter
AR.GEN.210	Ändringar i ledningssystemet	AR.GEN.210	Ändringar i ledningssystemet
AR.GEN.220	Dokumentation	AR.GEN.220	Dokumentation
AR.GEN	Avsnitt III – TILLSYN, CERTIFIERING OCH VERKSTÄLLIGHETSÅTGÄRDER	AR.GEN	Avsnitt III – TILLSYN, CERTIFIERING OCH VERKSTÄLLIGHETSÅTGÄRDER
AR.GEN.300	Fortlöpande tillsyn	AR.GEN.300	Tillsyn
AR.GEN.305	Tillsynsprogram	AR.GEN.305	Tillsynsprogram
AR.GEN.310	Inledande certifieringsförfarande – organisationer	AR.GEN.310	Inledande certifieringsförfarande – organisationer
AR.GEN.315	Förfarande för utfärdande, förlängning, förnyelse eller ändring av certifikat eller behörigheter – personer	AR.GEN.315	Förfarande för utfärdande, förlängning, förnyelse eller ändring av certifikat, behörigheter eller intyg – personer
AR.GEN.330	Organisatoriska förändringar	AR.GEN.330	Organisatoriska förändringar
AR.GEN.345	Deklaration – organisationer	---	Ska publiceras med yttrandet över förordningen om tillhandahållande av

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
			lufttrafik
AR.GEN.350	Brister och korrigerande åtgärder – organisationer	AR.GEN.350	Brister och korrigerande åtgärder
AR.GEN.355	Verkställighetsåtgärder – personer	AR.GEN.355	Verkställighetsåtgärder – personer
AR.GEN	AR.GEN. Avsnitt IV "Rampinspektioner"	AR.RAMP	Ska publiceras med yttrandet över förordningen om tillhandahållande av lufttrafik
AR.OPS	AR.OPS	AR.OPS	
KAPITEL FCL – SÄRSKILDA KRAV FÖR CERTIFIERING AV FLYGBESÄTTNINGAR			
AR.FCL	Avsnitt I – ALLMÄNT	AR.FCL	Avsnitt I – ALLMÄNT
AR.FCL.120	Dokumentation	AR.FCL.120	Dokumentation
AR.FCL	Avsnitt II – CERTIFIKAT OCH BEHÖRIGHETER	AR.FCL	Avsnitt II – CERTIFIKAT OCH BEHÖRIGHETER
AR.FCL.200	Förfarande för utfärdande, förlängning och förnyelse av ett certifikat eller en behörighet	AR.FCL.200	Förfarande för utfärdande, förlängning eller förnyelse av ett certifikat eller en behörighet
AR.FCL.205	Övervakning av kontrollanter	AR.FCL.205	Övervakning av kontrollanter
AR.FCL.210	Information för kontrollanter	AR.FCL.210	Information för kontrollanter
AR.FCL.215	Giltighetsperiod	AR.FCL.215	Giltighetsperiod
AR.FCL.220	Förfarande för att återutfärda ett pilotcertifikat	AR.FCL.220	Förfarande för att återutfärda ett pilotcertifikat
AR.FCL.250	Begränsning, upphävande och återkallande av certifikat och behörigheter	AR.FCL.250	Begränsning, upphävande eller återkallande av certifikat och behörigheter
AR.FCL	Avsnitt III – TEORIPROV	AR.FCL	Avsnitt III – TEORIPROV
AR.FCL.300	Förfarande vid prov	AR.FCL.300	Förfarande vid prov
Tillägg VII till bilaga 1 – Del-AR Easa blankett 141	Easas standardformat för certifikat	Tillägg I till bilaga II – Del-AR Easa blankett 141	Easas standardformat för certifikat
KAPITEL CC – SÄRSKILDA KRAV FÖR KABINBESÄTTNINGAR			
AR.CC	Avsnitt I - GODKÄNNANDE AV ORGANISATIONER SOM TILLHANDAHÅLLER UTBILDNING AV KABINBESÄTTNINGAR ELLER UTFÄRDANDE AV KABINBESÄTTNINGSINTYG	AR.CC	Avsnitt II - GODKÄNNANDE AV ORGANISATIONER SOM TILLHANDAHÅLLER UTBILDNING AV KABINBESÄTTNINGAR ELLER UTFÄRDANDE AV KABINBESÄTTNINGSINTYG
AR.CC.100	Godkännande av organisationer för att tillhandahålla utbildning av kabinbesättningar eller utfärda kabinbesättningsintyg	AR.CC.200	Godkännande av organisationer för att tillhandahålla utbildning av kabinbesättningar eller utfärda kabinbesättningsintyg
AR.CC	Avsnitt II – KABINBESÄTTNINGSINTYG		Avsnitt I – KABINBESÄTTNINGSINTYG
AR.CC.200	Förfaranden för utfärdande av ett kabinbesättningsintyg	AR.CC.100	Förfaranden för kabinbesättningsintyg
AR.CC.205	Format och specifikationer för kabinbesättningsintyg	---	[införlivat i AR.CC.100]
AR.CC.215	Upphävande eller återkallande av kabinbesättningsintyg	AR.CC.105	Upphävande eller återkallande av kabinbesättningsintyg

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
Tillägg VIII till bilaga 1 – Del-AR Easa blankett 142	Easas standardformat för kabinbesättningsintyg	Tillägg II till bilaga II – Del-AR Easa blankett 142	Easas standardformat för kabinbesättningsintyg
AR.ATO – SÄRSKILDA KRAV FÖR GODKÄNDA UTBILDNINGSGRUPPER			
AR.ATO.105	Tillsynsprogram	AR.ATO.105	Tillsynsprogram
AR.ATO.120	Dokumentation	AR.ATO.120	Dokumentation
AR.FSTD – SÄRSKILDA KRAV FÖR KVALIFICERING FÖR UTBILDNINGSHJÄLPMEDEL FÖR FLYGTRÄNING OCH NAVIGATIONSPROCEDURER (FSTD)			
AR.ATO.200	Inledande bedömningsförfarande	AR.FSTD.100	Inledande bedömningsförfarande
AR.ATO.210	Utfärdande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat	AR.FSTD.110	Utfärdande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat
AR.ATO.220	Förlängning av en FSTD-kvalificering	AR.FSTD.120	Förlängning av en FSTD-kvalificering
AR.ATO.230	Förändringar	AR.FSTD.130	Förändringar
AR.ATO.235	Brister och korrigerande åtgärder – FSTD-kvalificeringscertifikat	AR.FSTD.135	Brister och korrigerande åtgärder – FSTD-kvalificeringscertifikat
Tillägg IX till bilaga 1 – Del-AR Easa blankett 143	Certifikat för godkända utbildningsorganisationer med blankett för godkännande av utbildning	Tillägg III till bilaga II – Del-AR Easa blankett 143	Certifikat för godkända utbildningsorganisationer med blankett för godkännande av utbildning
Tillägg X till bilaga 1 – Del-AR Easa blankett 145	Kvalificeringscertifikat för utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer (FSTD)	Tillägg IV till bilaga II – Del-AR Easa blankett 145	Kvalificeringscertifikat för utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer (FSTD)
AR.AeMC – SÄRSKILDA KRAV FÖR FLYGMEDICINSKA CENTRUM			
AR.AeMC.110	Inledande certifieringsförfarande	AR.AeMC.110	Inledande certifieringsförfarande
AR.AeMC.150	Brister och korrigerande åtgärder – AeMC	AR.AeMC.150	Brister och korrigerande åtgärder – AeMC
Tillägg XI till bilaga 1 – Del-AR Easa blankett 146	Certifikat för flygmedicinska centrum (AeMC)	Tillägg V till bilaga II – Del-AR Easa blankett 146	Certifikat för flygmedicinska centrum (AeMC)
AR.MED – SÄRSKILDA KRAV FÖR UTFÄRDANDE AV FLYGMEDICINSKA INTYG			
AR.MED	Avsnitt I – ALLMÄNT	AR.MED	Avsnitt I – ALLMÄNT
AR.MED.120	Medicinska bedömare	AR.MED.120	Medicinska bedömare
AR.MED.125	Hänskjutande till tillståndsmyndigheten	AR.MED.125	Hänskjutande till tillståndsmyndigheten
AR.MED.130	Format för medicinskt intyg	AR.MED.130	Format för medicinskt intyg
AR.MED.135	Flygmedicinska blanketter	AR.MED.135	Flygmedicinska blanketter
AR.MED.145	Allmänläkares försäkran till den behöriga myndigheten	AR.MED.145	Allmänläkares anmälan till den behöriga myndigheten
AR.MED.150	Dokumentation	AR.MED.150	Dokumentation
AR.MED	Avsnitt II – FLYGLÄKARE	AR.MED	Avsnitt II – FLYGLÄKARE
AR.MED.200	AR.MED.200 Förfarande för att utfärda ett certifikat för flygläkare	AR.MED.200	Förfarande för att utfärda ett certifikat för flygläkare
AR.MED.240	Allmänläkare som är verksamma	AR.MED.240	Allmänläkare som är verksamma som

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
	som flygläkare		flygläkare
AR.MED.245	Fortlöpande tillsyn över flygläkare och allmänläkare	AR.MED.245	Fortlöpande tillsyn av flygläkare och allmänläkare
AR.MED.250	Begränsning, upphävande och återkallande av en flygläkares certifikat	AR.MED.250	Begränsning, upphävande och återkallande av en flygläkares certifikat
AR.MED.255	Verkställighetsåtgärder	AR.MED.255	Verkställighetsåtgärder
AR.MED	Avsnitt III – UTFÄRDANDE AV MEDICINSKA INTYG	AR.MED	Avsnitt III – UTFÄRDANDE AV MEDICINSKA INTYG
AR.MED.315	Granskning av undersökningsutlåtanden	AR.MED.315	Granskning av undersökningsutlåtanden
AR.MED.325	Förfarande för en andra bedömning	AR.MED.325	Förfarande för en andra bedömning
Tillägg XII till bilaga 1 – Del-AR Easa blankett 147	Standardformat för Easas medicinska intyg	Tillägg VI till bilaga II – Del-AR Easa blankett 147	Standardformat för Easas medicinska intyg
Implementeringsförordning			
OR Artikel 1	Syfte och tillämpningsområde	Artikel 1	Syfte och tillämpningsområde
OR Artikel 2	Definitioner	Artikel 2	Definitioner
OR Artikel 3	Pilotutbildningsorganisationer	Artikel 6	Pilotutbildningsorganisationer
OR Artikel 4	Utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer	Artikel 7	Utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer
OR Artikel 5	Flygmedicinska centrum	Artikel 8	Flygmedicinska centrum
OR Artikel 6	Lufttrafikoperatörer	---	---
OR Artikel 8	Ikraftträdande	Artikel 10	Ikraftträdande
OR.GEN – ALLMÄNNA KRAV			
OR.GEN	Avsnitt I – ALLMÄNT	OR.GEN	Avsnitt I – ALLMÄNT
OR.GEN.105	Behörig myndighet	OR.GEN.105	Behörig myndighet
OR.GEN.115	Ansökan om ett organisationscertifikat	OR.GEN.115	Ansökan om ett organisationscertifikat
OR.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven	OR.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven
OR.GEN.125	Godkännandets villkor och en organisations behörighet	OR.GEN.125	Godkännandets villkor och en organisations behörighet
OR.GEN.130	Ändringar i organisationer som omfattas av certifiering	OR.GEN.130	Ändringar i organisationer som omfattas av certifiering
OR.GEN.135	Fortsatt giltighet	OR.GEN.135	Fortsatt giltighet
OR.GEN.140	Tillträde	OR.GEN.140	Tillträde
OR.GEN.145	Deklaration	---	Ska publiceras med yttrandet över förordningen om tillhandahållande av lufttrafik
OR.GEN.150	Brister	OR.GEN.150	Brister
OR.GEN.155	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem	OR.GEN.155	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem
OR.GEN.160	Rapportering av tillbud	OR.GEN.160	Rapportering av tillbud
OR.GEN	Avsnitt II – LEDNING	OR.GEN	Avsnitt II – LEDNING

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
OR.GEN.200	Ledningssystem	OR.GEN.200	Ledningssystem
OR.GEN.205	Entreprenadverksamhet och inköp	OR.GEN.205	Verksamhet som har lagts ut på entreprenad
OR.GEN.210	Personalkrav	OR.GEN.210	Personalkrav
OR.GEN.215	Krav på anläggningar	OR.GEN.215	Krav på anläggningar
OR.GEN.220	Dokumentation	OR.GEN.220	Dokumentation
OR.OPS.GEN	OR.OPS.GEN	CAT.OR	Ska publiceras med yttrandet över förordningen om tillhandahållande av lufttrafik
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 - GODKÄNDA UTBILDNINGSGRUPPER			
OR.ATO	Avsnitt I – ALLMÄNT	OR.ATO	Avsnitt I – ALLMÄNT
OR.ATO.100	Omfattning	OR.ATO.100	Omfattning
OR.ATO.105	Ansökan	OR.ATO.105	Ansökan
OR.ATO.110	Personalkrav	OR.ATO.110	Personalkrav
OR.ATO.120	Dokumentation	OR.ATO.120	Dokumentation
OR.ATO.125	Utbildningsplan	OR.ATO.125	Utbildningsplan
OR.ATO.130	Utbildnings- och drifhandböcker	OR.ATO.130	Utbildnings- och drifhandböcker
OR.ATO.135	Skolluftfartyg och utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer	OR.ATO.135	Skolluftfartyg och utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer
OR.ATO.140	Flygplatser och verksamhetsanläggningar	OR.ATO.140	Flygplatser och verksamhetsanläggningar
OR.ATO.145	Krav för tillträde till utbildning	OR.ATO.145	Krav för tillträde till utbildning
OR.ATO.150	Utbildning i tredje land	OR.ATO.150	Utbildning i tredje land
OR.ATO	Avsnitt II - YTTERLIGARE KRAV FÖR GODKÄNDA UTBILDNINGSGRUPPER SOM TILLHANDAHÅLLER UTBILDNING FÖR ANDRA CERTIFIKAT OCH BEHÖRIGHETER ÄN LAPL, PPL, SPL OCH BPL	OR.ATO	Avsnitt II - YTTERLIGARE KRAV FÖR GODKÄNDA UTBILDNINGSGRUPPER SOM TILLHANDAHÅLLER UTBILDNING FÖR CPL, MPL OCH ATPL OCH TILLHÖRANDE BEHÖRIGHETER OCH CERTIFIKAT
OR.ATO.210	Personalkrav	OR.ATO.210	Personalkrav
OR.ATO.225	Utbildningsplan	OR.ATO.225	Utbildningsplan
OR.ATO.230	Utbildnings- och drifhandböcker	OR.ATO.230	Utbildnings- och drifhandböcker
OR.FSTD – KRAV FÖR GRUPPER SOM HANDHAR UTBILDNINGSGRUPPER FÖR FLYGTRÄNING OCH NAVIGATIONS- OCH DRIFHANDBÖCKER (FSTD) OCH KVALIFICERING FÖR FSTD			
OR.ATO	Avsnitt III – YTTERLIGARE KRAV FÖR GRUPPER SOM ÄR FSTD-OPERATÖRER SAMT FÖR	OR.FSTD	Avsnitt I - KRAV FÖR GRUPPER SOM ÄR FSTD-OPERATÖRER

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
	KVALIFICERING FÖR FSTD		
OR.ATO.300	Allmänt	OR.FSTD.100	Allmänt
OR.ATO.305	Bibehållande av FSTD-kvalificering	OR.FSTD.105	Bibehållande av FSTD-kvalificering
OR.ATO.310	Modifieringar	OR.FSTD.110	Modifieringar
OR.ATO.315	Installationer	OR.FSTD.115	Installationer
OR.ATO.320	Ytterligare utrustning	OR.FSTD.120	Ytterligare utrustning
OR.ATO	Avsnitt III – YTTERLIGARE KRAV FÖR ORGANISATIONER SOM ÄR FSTD-OPERATÖRER SAMT FÖR KVALIFICERING FÖR FSTD (FORTS.)	OR.FSTD	Avsnitt II - KRAV FÖR KVALIFICERING FÖR FSTD
OR.ATO.350	Ansökan om FSTD-kvalificering	OR.FSTD.200	Ansökan om FSTD-kvalificering
OR.ATO.355	Certifieringsspecifikationer för FSTD	OR.FSTD.205	Certifieringsspecifikationer för FSTD
OR.ATO.360	Kvalificeringsgrund	OR.FSTD.210	Kvalificeringsgrund
OR.ATO.365	Utfärdande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat	OR.FSTD.215	Utfärdande av ett FSTD-kvalificeringscertifikat
OR.ATO.370	Provisorisk FSTD-kvalificering	OR.FSTD.220	Provisorisk FSTD-kvalificering
OR.ATO.375	Giltighetstid	OR.FSTD.225	Giltighetstid
OR.ATO.380	Ändringar i den kvalificerade FSTD:n	OR.FSTD.230	Ändringar i den kvalificerade FSTD:n
OR.ATO.385	Förlängning av en FSTD-kvalificering	OR.FSTD.235	Förlängning av en FSTD-kvalificering
OR.ATO.390	Dokumentation	OR.FSTD.240	Registrering
OR.ATO	AVSNITT IV – YTTERLIGARE KRAV FÖR GODKÄNDA UTBILDNINGSGRUPPER SOM TILLHANDAHÅLLER SÄRSKILDA TYPER AV UTBILDNING	OR.ATO	AVSNITT III – YTTERLIGARE KRAV FÖR GODKÄNDA UTBILDNINGSGRUPPER SOM TILLHANDAHÅLLER SÄRSKILDA TYPER AV UTBILDNING
OR.ATO.400	Allmänt	OR.ATO.300	Allmänt
OR.ATO.405	Klassrumsundervisning	OR.ATO.305	Klassrumsundervisning
OR.ATO.410	Instruktörer	OR.ATO.310	Instruktörer
OR.ATO.430	Allmänt	OR.ATO.330	Allmänt
OR.ATO.435	Flygsimulator	OR.ATO.335	Flygsimulator
OR.ATO.450	Allmänt	OR.ATO.350	Allmänt
OR.ATO.455	Utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygprovutbildning	OR.ATO.355	Utbildningsorganisationer som tillhandahåller flygprovutbildning
OR.AeMC	OR.AeMC	OR.AeMC	FLYGMEDICINSKA CENTRUM
OR.AeMC	Avsnitt I – ALLMÄNT	OR.ATO	Avsnitt I – ALLMÄNT
OR.AeMC.105	Omfattning	OR.AeMC.105	Omfattning
OR.AeMC.115	Ansökan	OR.AeMC.115	Ansökan
OR.AeMC.135	Fortsatt giltighet	OR.AeMC.135	Fortsatt giltighet
OR.AeMC	Avsnitt II – LEDNING	OR.AeMC	Avsnitt II – LEDNING
OR.AeMC.200	Ledningssystem	OR.AeMC.200	Ledningssystem
OR.AeMC.210	Personalkrav	OR.AeMC.210	Personalkrav

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
OR.AeMC.215	Krav på anläggningar	OR.AeMC.215	Krav på anläggningar
OR.AeMC.220	Registrering	OR.AeMC.220	Registrering