



YTTRANDE NR 04/2011

FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

av den 1 juni 2011

över en kommissionsförordning om tillämpningsföreskrifter för flygdrift

"Flygdrift – OPS"

Innehållsförteckning

Sammanfattning	4
Inledning	5
I. Allmänt	5
II. Yttrandets omfattning	5
III. Samråd	6
IV. Praxis för regelnumrering	8
Implementeringsförfordningen om flygdrift	9
I. Tillämpningsområde	9
II. Översikt över reaktioner	9
III. Förklaringar	9
Bilaga I – Definitioner	14
I Tillämpningsområde	14
II. Översikt över reaktioner	14
III. Översikt över skillnader	14
IV. Förklaringar	16
Bilaga II – Del-ARO	18
I. Allmänt	18
II. Samråd	21
III. Omfattning och tillämpning	23
IV. Översikt över skillnader	41
V. Lista över föreslagna regleringsuppgifter	42
Bilaga III – Del-ORO	45
I. Allmänt	45
II. Samråd	45
III. Omfattning och tillämpning	47
IV. Översikt över skillnader	68
V. Lista över föreslagna regleringsuppgifter	83
Bilaga IV – Del-CAT(A,H).....	84
I. Tillämpningsområde	84
II. Översikt över reaktioner	86
III. Översikt över skillnader	86

IV.	Lista över föreslagna regleringsuppgifter	93
V.	CAT.GEN: Kapitel A – Allmänna krav	96
VI.	CAT.OP: Kapitel B – Operativa förfaranden	97
VII.	CAT.POL: Kapitel C – Prestandabegränsningar och operativa begränsningar för luftfartyg	100
VIII.	CAT.IDE: Kapitel D – Instrument, data, utrustning.....	104
Bilaga V – Del-SPA.....		107
I.	Tillämpningsområde.....	107
II.	Översikt över reaktioner	109
III.	Översikt över skillnader	109
IV.	Lista över föreslagna regleringsuppgifter	109
V.	SPA.GEN: Kapitel A – Allmänna krav	110
VI.	SPA.PBN: Kapitel B – Verksamhet med prestandabaserad navigation (PBN)	111
VII.	SPA.MNPS: Kapitel C – Verksamhet med specifikationer för minimumnavigeringsprestanda (MNPS)	112
VIII.	SPA.RVSM: Kapitel D – Verksamhet i luftrum med reducerade vertikala separationsminima (RVSM)	113
IX.	SPA.LVO: Kapitel E – Verksamhet vid låga siktvärden (LVO)	113
X.	SPA.ETOPS: Kapitel F – Långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (ETOPS).....	114
XI.	SPA.DG: Kapitel G – Transport av farligt gods	115
XII.	SPA.NVIS: Kapitel H – Helikopterverksamhet med visualiseringssystem för mörkerflygning	115
XIII.	SPA.HHO: Kapitel I – Vinschoperation utförd från helikopter (HHO)	116
XIV.	SPA.HERMS: Kapitel J – Ambulansflyg (HERMS)	118
FÖRKORTNINGAR SOM ANVÄNDS I DEL-CAT OCH DEL-SPA		121

Sammanfattning

Detta yttrande omfattar följande dokument:

- Implementeringsförfordning om flygdrift.
- Bilaga I – Definitioner för bilagorna II–VIII.
- Bilaga II – Del-ARO, myndighetskrav för flygdrift.
- Bilaga III – Del-ORO, organisationskrav för kommersiella och icke-kommersiella luftfartsoperatörer med komplexa motordrivna luftfartyg.
- Bilaga IV – Del-CAT(A,H), tekniska krav för kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar.
- Bilaga V – Del-SPA, krav för verksamhet som kräver ett särskilt godkännande.

I byråns förslag införlivas innehållet i EU-OPS och JAR-OPS 3 och kraven anpassas till ICAO:s normer och rekommenderade praxis bilaga 6 delarna I och III avsnitt 1 och 2 så långt detta är möjligt, på grundval av de principer som har fastställts av styrelsen tillsammans med Europeiska kommissionen.

Dessa krav har utarbetats utifrån följande mål:

- Bibehålla en hög säkerhetsnivå.
- Säkerställa proportionerliga regler i tillämpliga fall.
- Garantera flexibilitet och effektivitet för operatörer och myndigheter.

Detta yttrande är resultatet av en omfattande samrådsprocess med myndigheter, organisationer, operatörer och luftfartsexperter.

Yttrandet över de resterande bilagorna till denna förfordning (bilaga VI – Del-NCC, bilaga VII – Del-NCO och bilaga VIII – Del-SPO) kommer att publiceras längre fram.

Inledning

I. Allmänt

1. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008¹ (nedan kallad *grundförordningen*), ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009², fastställs en lämplig och övergripande ram för att utarbeta och genomföra gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på det civila luftfartsområdet.
2. Syftet med detta yttrande är att bistå Europeiska kommissionen med att fastställa tillämpningsföreskrifter för flygdrift.
3. Yttrandet har antagits enligt det förfarande som angetts av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*)³, i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i grundförordningen.

II. Yttrandets omfattning

4. Detta yttrande omfattar följande dokument:
 - Implementeringsförordning om flygdrift.
 - Bilaga I – Definitioner för bilagorna II–VIII.
 - Bilaga II – Del-ARO, myndighetskrav för flygdrift.
 - Bilaga III – Del-ORO, organisationskrav för kommersiella och icke-kommersiella luftfartsoperatörer med komplexa motordrivna luftfartyg.
 - Bilaga IV – Del-CAT(A,H), tekniska krav för kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar.
 - Bilaga V – Del-SPA, krav för verksamhet som kräver ett särskilt godkännande.
5. Detta yttrande omfattar däremot inte:
 - Krav avseende kommersiell flygtransport med segelflygplan, ballonger och flygningar A till A med flygplan och helikoptrar i bilaga III – Del-CAT.
 - Bilaga VI – Del-NCC, tekniska krav för icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg.
 - Bilaga VII – Del-NCO, tekniska krav för icke-kommersiell verksamhet med icke-komplexa motordrivna luftfartyg.

¹ 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. *EUT L 79, 19.3.2008, s. 1–49.*

² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/33/EG. *EUT L 309, 24.11.2009, s. 51–70.*

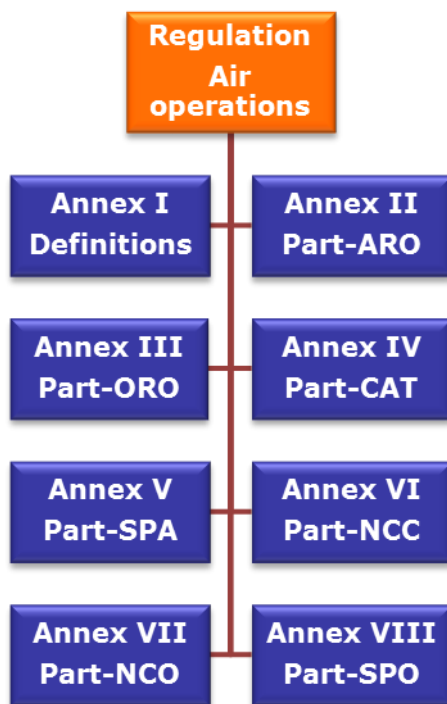
³ Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och vägledande materiel (regleringsförfarandet). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

- Bilaga VIII – Del-SPO, tekniska krav för specifik verksamhet, inklusive kommersiell och icke-kommersiell verksamhet.
- Tillhörande bestämmelser till ovannämnda verksamhet i implementeringsförordningen om flygdrift.

Yttrandet över resterande krav kommer att publiceras längre fram.

6. Dokumenten till detta yttrande baseras på den reviderade regelstruktur som föreslogs av kommissionen och byrån i april 2011. Följande tabell ger en översikt över bilagorna till förordningen om flygdrift.

Figur 1: Bilagor till förordningen om flygdrift

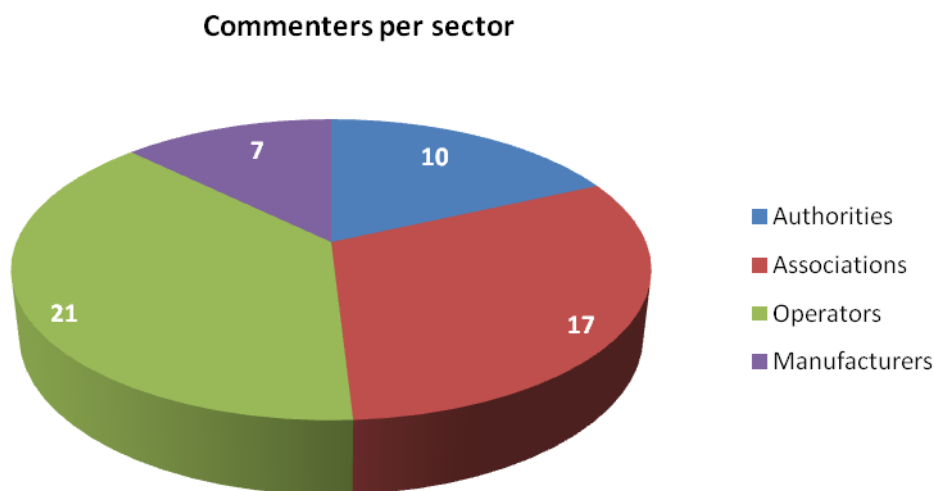


III. Samråd

7. Detta yttrande baseras på följande:
 - NPA 2008-22 med förslag till tillämpningsföreskrifter (IR) samt tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) och vägledande material (GM) för myndigheter och organisationer.
 - NPA 2009-02 med förslag till tillämpningsföreskrifter samt tillhörande AMC och vägledande material för flygdrift.
8. NPA 2009-02 publicerades på EASA:s webbplats (<http://www.easa.europa.eu>) den 30 januari 2009. Samrådsperioden upphörde den 31 juli 2009. Byrån fick in sammanlagt 13 775 synpunkter, varav ca 8 200 synpunkter gällde detta yttrandes omfattning.
9. Sammanfattning av synpunkterna, tillhörande svar till sammanfattade synpunkter samt den föreslagna reviderade regeltextern diskuterades ingående med följande fyra granskningsgrupper för regleringsarbetet (RG):

- RG01 (CAT), med inriktning på reglerna för kommersiell flygtransport.
 - RG02 (SPO), med inriktning på reglerna för specialiserad verksamhet.
 - RG03 (NCC), med inriktning på reglerna för icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg.
 - RG04 (NCO), med inriktning på reglerna för icke-komplexa motordrivna luftfartyg.
10. Utkastet till CRD-text om Del-CAT granskades av RG01. Utkastet till CRD-text om Del-SPA granskades av samtliga fyra granskningsgrupper.
 11. Byrån har också sammankallat till flera möten med helikopterspecialister som har konsulterats i helikopterspecifika frågor och som har representerat myndigheter, operatörer och tillverkare.
 12. På basis av ett omfattande samråd med myndigheter, organisationer och operatörer publicerade byrån CRD-dokumentet (förteckning med synpunkter och svar) OPS I den 25 november 2010. Reaktionsperioden upphörde den 15 februari 2011. Byrån fick in 1 009 reaktioner.
 13. Följande figur ger en översikt över de synpunktslämnare som har inkommit med reaktioner, fördelat på grupperna myndigheter, organisationer, operatörer och tillverkare.

Figur 2: Översikt över synpunktslämnare som inkommit med reaktioner



14. Alla reaktioner har bedömts och besvarats samt beaktats när bilagorna I, IV och V till detta yttrande utarbetades.
15. Närmare uppgifter om samrådsprocessen för NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c och NPA 2009-02d, som avser kraven i bilaga II Del-ARO och bilaga III Del-ORO till detta yttrande, beskrivs i relevanta avsnitt i denna förklarande not.

IV. Praxis för regelnumrering

16. I linje med byråns riktlinjer för att utarbeta reglering har följande praxis för regelnumrering tillämpats på tillämpningsföreskrifterna:

.<Kapitel>.<Avsnitt>.<N>

Förklaring:

: obligatoriskt – upp till fyra bokstäver eller siffror

exempel: ARO, ORO, CAT, SPA

<Kapitel>: obligatoriskt – upp till fyra bokstäver eller siffror

exempel: GEN, OP, POL, IDE

<Avsnitt>: obligatoriskt – upp till fem bokstäver eller siffror

exempel: MPA, A, H, MAB

<N>: obligatorisk – regelnummer – tre siffror, med början från 100, följande nummer numreras normalt i steg om 5.

Implementeringsförordningen om flygdrift

I. Tillämpningsområde

17. I implementeringsförordningen om flygdrift fastställs den allmänna tillämpligheten för de delar som den täcker. Här föreslås också åtgärder som innebär att de gamla bestämmelserna ska fortsätta att gälla genom hävdvunnen rättighet (s.k. grandfathering) och övergångsåtgärder i form av undantagsklausuler.⁴

II. Översikt över reaktioner

18. De reaktioner som har inkommit på implementeringsförordningen för OPS gäller i första hand samordningen med implementeringsförordningarna för Del-FCL, de föreslagna grandfathering-bestämmelserna för JAR-OPS 3, ett önskat klargörande när det gäller användningen av vissa luftfartyg enligt bilaga II i CAT-trafik samt en definition av begreppet "specialiserad verksamhet".

III. Förklaringar

19. I enlighet med artikel 4.1 b och 4.1 c och artikel 8 i grundförordningen innehåller implementeringsförordningen som offentliggörs i detta yttrande kraven för EU-operatörer som använder luftfartyg som är registrerade i EU eller tredjeland samt kraven för personal som är involverad i driften av dessa luftfartyg.
20. I implementeringsförordningen fastställs också kraven för byrån och de behöriga myndigheterna när det gäller flygdrift, inklusive rampinspektioner av luftfartyg till operatörer som står under en annan stats säkerhetstillsyn i överensstämmelse med artikel 10 i grundförordningen.
21. Artikel 2 innehåller definitioner av begrepp som används i implementeringsförordningen. Definitionen av CAT-trafik har hämtats från ICAO bilaga 6 och har ändrats något för att ta hänsyn till definitionen av "kommersiell trafik" i artikel 3 i) i grundförordningen. Det ska påpekas att tillämpningsområdet för definitionen av kommersiell trafik är vidare än vad det är för CAT-trafik. Definitionen av specialiserad verksamhet kommer att kompletteras ytterligare med en icke-uttömmande förteckning över specialtjänster eller specialuppgifter i framtida Del-SPO. I artikel 6.6 fastställs också hur många personer som får medföras på ett luftfartyg som används för specialiserad verksamhet i syfte att göra tydlig åtskillnad mellan CAT-trafik och annan kommersiell trafik än CAT.
22. Implementeringsförordningen innehåller även två artiklar som riktar sig till medlemsstaterna. 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

⁴ En undantagsklausul är en typ av övergångsåtgärd som ger medlemsstaterna möjlighet att senarelägga genomförandedatumet för en viss bestämmelse, fram till en viss lagstadgad tidsgräns.

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.

23. Artikel 4 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.
24. Artiklarna 3 och 4 publicerades redan i samband med yttrande 03-11 för implementeringsförordningen för flygbesättningar. Ändringar som härrör från EASA-kommitténs diskussioner om den relaterade texten har redan tagits med.
25. Artikel 5 om rampinspektioner innehåller en övergångsbestämmelse om ett lägsta antal per år, som justeras proportionerligt i förhållande till förordningens tillämpningsdatum i april, vilket innebär 65 % för 2012.
26. I artikel 6 fastställs tillämpningsområde och tillämplighet för bilagorna enligt följande:

Bilaga	Tillämplighet	Artikel i implementeringsförordningen
Bilaga II – Del-ARO	Myndighetskrav, inklusive rampinspektioner	1.1 och 5
Bilaga III – Del-ORO Bilaga IV – Del-CAT	Kommersiell flygtransport med flygplan och helikoptrar, med undantag för flygningar A till A	1.2 och 6.1
Bilaga V – Del-SPA	All verksamhet med flygplan, helikoptrar, ballonger eller segelflygplan	6.3

27. Genom artikel 6.4 undantas vissa kategorier av luftfartyg eller typer av verksamhet från förordningens tillämpningsområde fram till dess att den tillhörande regleringsaktiviteten har slutförts. Detta gäller för:
 - Vissa luftfartyg enligt bilaga II när de används i CAT-trafik. De ska brukas i enlighet med villkoren i ett kommissionsbeslut som antagits inom ramen för EU-OPS.
 - Luftskepp, tiltrotorluftfartyg, förankrade ballonger och obemannade antennsystem.
 - Flygningar som utförs av konstruktions- eller tillverkningsorganisationer i anslutning till denna verksamhet.
28. Verksamhet med flygplan och helikopter i CAT-trafik A-till-A (artikel 6.2) samt CAT-trafik med ballonger och segelflygplan undantas för närvarande från tillämpningsområdet för Del-ORO och Del-CAT. Tillhörande tillämpningsföreskrifter kommer att publiceras i ett senare skede och implementeringsförordningen ändras i enlighet med detta.

29. Även annan kommersiell trafik än CAT-trafik och icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg undantas för närvarande från tillämpningsområdet för Del-ORO. Implementeringsförordningen kommer att ändras när Del-NCC, Del-NCO och Del-SPO blir tillgängliga tillsammans med de tillhörande byråyttrandena.
30. I flera reaktioner efterlystes ett klargörande om CAT-trafik med vissa luftfartyg enligt bilaga II i enlighet med artikel 8.5 g i grundförordningen. Följande klargörande görs i samordning med kommissionen:
31. Kommissionens olika beslut som har utfärdats enligt artikel 8.3 i förordning nr 3922/91⁵ får fortsätta att gälla efter det att bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 har upphävts, om giltigheten är något som uttryckligen anges i tillämpningsföreskrifterna. Framför allt kommissionens beslut C(2009) 7633⁶ av den 14 oktober 2009 kommer att fortsätta att gälla som en övergångsåtgärd. Beslutet meddelades samtliga medlemsstater för kännedom och finns på Internet.
32. Kommissionens beslut är kopplat till vissa operatörer, en viss typ av luftfartyg enligt bilaga II, vissa styrkande handlingar och villkor. Om en av dessa operatörer planerar att använda en annan typ av luftfartyg enligt bilaga II, måste ansökan om en ny säkerhetsutvärdering och begäran om undantag lämnas till Europeiska kommissionen. Den föreslagna implementeringsförordningen innehåller bestämmelser som tydligare ska förklara hur en medlemsstat ska gå tillväga när den står inför ändringar av verksamheten som har antagits inom ramen för detta kommissionsbeslut.
33. Alla medlemsstater har rätt att tillämpa kommissionens beslut enligt samma villkor som föreskrivs där och för samma typ av luftfartyg. Eventuella efterföljande tillstånd från en annan medlemsstat enligt samma villkor och för samma syfte får täckas av kommissionens beslut C(2009) 7633.
34. I syfte att säkerställa en korrekt och harmoniserad förståelse av kommissionens beslut klargörs det i implementeringsförordningen att varje medlemsstat som önskar använda sig av ett redan beviljat undantag måste underrätta kommissionen om sin avsikt innan det genomförs. På så sätt kan kommissionen bedöma om det avsedda undantaget uppfyller villkoren och den säkerhetsutvärdering som har utförts inom ramen för kommissionens beslut. Om så inte är fallet krävs det ett nytt undantag i enlighet med artikel 14.6 i grundförordningen.
35. Artikel 7.1 innehåller grandfathering-bestämmelser för drifttillstånd som har utfärdats i enlighet med EU-OPS. En tvåårsperiod föreslås för att göra det möjligt att anpassa ledningssystem, utbildningsprogram, förfaranden och handböcker vid behov. Eftersom de föreslagna tillämpningsföreskrifterna innehåller ett nytt format för drifttillstånd i enlighet med en aktuell ICAO-ändring, fastställs en tidsfrist på två år för att ersätta drifttillståndshandlingen med ett drifttillstånd i det nya formatet.
36. Artikel 7.3–6 innehåller särskilda konverteringsbestämmelser för CAT-trafik med helikopter. Förslaget innebär att nationella drifttillstånd för helikopter konverteras till

⁵ Rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart. EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

⁶ Kommissionens beslut C(2009) 7633 av den 14 oktober 2009 om att bemyndiga Österrike, Tyskland, Förenade kungariket och Malta att utfärda drifttillstånd genom undantag från rådets förordning (EEG) nr 3922/1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

drifttillstånd som överensstämmer med tillämpningsföreskriften inom en tvåårsperiod. Medlemsstaten ska upprätta en konverteringsrapport inom ett år från förordningens tillämpningsdatum. Denna rapport ska innehålla beskrivningar av de nationella krav som ligger till grund för utfärdandet av drifttillståndet och de rättigheter som har tilldelats operatören och innehålla uppgifter om de krav i Del-ORO, Del-CAT och Del-SPA för vilka lättnader ska medges, eventuella begränsningar som behöver ingå i drifttillståndet enligt tillämpningsföreskriften samt eventuella krav som operatören måste uppfylla för att dessa begränsningar ska tas bort.

37. I artikel 8 fastställs att kapitel Q i EU-OPS och de bestämmelser som antagits av medlemsstaterna enligt artikel 8.4 i förordning nr 3922/91 fortsätter att gälla fram till dess att tillhörande tillämpningsföreskrifter har antagits.
38. I artikel 9 fastställs den hävdvunna rättigheten för befintliga minimiutrustningslistor (MEL) som eventuellt inte baseras på en grundläggande minimiutrustningslista (MMEL) som har upprättats i enlighet med Del-21. Varje efterföljande förändring av minimiutrustningslistan ska överensstämma med den MMEL som har övertagits som hävdvunnen rättighet eller har fastställts i enlighet med Del-21.
39. I artikel 10 behandlas utbildning av flyg- och kabinbesättning när det gäller moment som föreskrivs i obligatoriska data för operativ lämplighet. Även om operatören har två år på sig att anpassa de relevanta utbildningsprogrammen (artikel 7.1 b) krävs det en övergångsbestämmelse för att göra det möjligt att erbjuda utbildning till besättningsmedlemmarna. I detta förslag beaktas operatörernas utbildningscykler.
40. Artikel 11 innehåller ikraftträdande- och undantagsbestämmelser. Definitionen av senaste tillämpningsdatum för tillämpningsföreskrifterna i artikel 70 i grundförordningen medför en begränsning av övergångsperioderna eftersom det fastställs att tillämpningsföreskrifterna ska tillämpas som längst till och med den 8 april 2012. På kommissionens begäran valdes metoden med undantagsperioder för att möjliggöra en övergångsperiod som sträcker sig längre än den 8 april 2012.
41. I punkt 2 a föreskrivs ett undantag för myndigheter när det gäller delar av ledningssystemet. Liksom operatörer behöver myndigheterna tid för att anpassa sina ledningssystem, förfaranden och handböcker. I förslaget föreskrivs ett ettårigt undantag. Hänsyn tas här också till EASA-kommitténs tidigare diskussioner om tillhörande myndighetskrav för flygbesättningar.
42. När det gäller CAT-trafik för helikopteroperatörer föreskrivs ett tvåårigt undantag för att möjliggöra konvertering av drifttillstånd enligt ovan.
43. Del-SPA innehåller särskilda godkännanden som är tillgängliga för samtliga operatörer, med undantag för ambulansflygningar (HEMS), vinschoperationer utförd från helikopter (HHO), verksamhet med visualiseringssystem för mörkerflygning (NVIS) och långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (ETOPS), som endast är tillgängliga för drifttillståndsinnehavare. Vad gäller CAT-trafik med flygplan och helikopter tillämpas grandfathering- och övergångsprinciperna enligt ovan. För CAT-trafik med ballonger och segelflygplan föreslås en övergångsperiod på tre år, även om det i dessa fall kan vara sällsynt med ansökningar om särskilt godkännande för att transportera farligt gods. Samma period föreslås för specialiserad verksamhet. För icke-kommersiell trafik som inte utför specialiserad verksamhet föreslås en övergångsperiod på två år.

44. Undantagen sammanfattas i nedanstående tabell:

Verksamhet	Del	Luftfartyg	Undantag
CAT, fränsett A–A	Del-ORO Del-CAT Del-SPA	Flygplan	Ej relevant
	Del-ORO Del-CAT Del-SPA	Helikoptrar	2 år
CAT A–A	Del-ORO Del-CAT	Flygplan, helikoptrar	Inte tillämpligt ännu, kommer längre fram
	Del-SPA	Flygplan, helikoptrar	3 år
CAT för ballonger och segelflygplan	Del-ORO Del-CAT	Ballonger, segelflygplan	Inte tillämpligt ännu, kommer längre fram
	Del-SPA	Ballonger, segelflygplan	3 år
Specialiserad verksamhet	Del-ORO* Del-SPO	Flygplan, helikoptrar, ballonger, segelflygplan	Inte tillämpligt ännu, kommer längre fram
	Del-SPA	Flygplan, helikoptrar, ballonger, segelflygplan	3 år
Icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg	Del-ORO Del-NCC	Flygplan, helikoptrar	Inte tillämpligt ännu, kommer längre fram
	Del-SPA	Flygplan, helikoptrar	2 år
Icke-kommersiell trafik utan komplexa motordrivna luftfartyg	Del-NCO	Flygplan, helikoptrar, ballonger, segelflygplan	Inte tillämpligt ännu, kommer längre fram
	Del-SPA	Flygplan, helikoptrar, ballonger, segelflygplan	2 år

*Tillämpligt på annan kommersiell trafik än CAT samt icke-kommersiell specialiserad verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg

Bilaga I – Definitioner

I Tillämpningsområde

45. Bilaga I innehåller definitioner för de begrepp som används i bilagorna II–VIII i denna förordning.

II. Översikt över reaktioner

46. För bilaga I inkom det 53 reaktioner från 18 olika synpunktslämnare (företrädare för nationella luftfartsmyndigheter, branschorganisationer, tillverkare, flygbolag, en flygplatsorganisation och en privatperson). I allmänhet uttalades ett stöd för definitionssamlingen i bilaga I, däremot inte för uppdelningen mellan tillämpningsföreskrifter, godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC) samt vägledande material. Den punkt som fick flest synpunkter var "maximal kabinkonfiguration", där man enhälligt begärde att innebörden i definitionen i EU-OPS/JAR-OPS 3 skulle införlivas. Övriga synpunkter fördelade sig mellan 30 olika begrepp. Här föreslogs redaktionella korrigeringar, ändringar för ökad tydlighet eller bättre anpassning till reglerna samt anpassning till EU-OPS, JAR-OPS 3, certifieringsspecifikationernas definitioner samt ICAO bilaga 6.

III. Översikt över skillnader

Skillnader i förhållande till EU-OPS/JAR-OPS 3

47. De flesta definitioner följer EU-OPS och JAR-OPS 3. När det gäller begrepp som har använts i mer än en tillämpningsföreskrift har definitionen lagts i bilaga I. Mindre redaktionella ändringar har gjorts för att klargöra i vilka fall som vissa begrepp tillämpas på en viss typ av verksamhet eller luftfartyg samt för att säkerställa överensstämmelse med riktlinjerna för utarbetandet. Ytterligare ändringar har gjorts för följande begrepp:
- "3 % sträckalternativ" presenterades i CRD-dokumentet i stället för EU-OPS-begreppet "sträckalternativ avseende bränsle" – kravet på 3 % finns i AMC till CAT.OP.MPA.150 Bränsleregler.
 - användbar flygplats: i EU-OPS-definitionen fastställdes vad en sådan flygplats skulle vara och här fanns även en icke-uttömmande förteckning över nödvändiga tilläggstjänster för en sådan flygplats. Berörda aktörer kom med feedback om att förteckningen över nödvändiga tilläggstjänster till EU-OPS-definitionen var svår att följa när det gäller luftfartyg som brukas enligt Del-NCC och Del-NCO, medan andra berörda aktörer begärde att hela EU-OPS-definitionen skulle införlivas för CAT-trafik. Detta är en fråga om proportionalitet och för att hantera den beslöt byrån att införliva förteckningen över nödvändiga tilläggstjänster i lämplig tillämpningsföreskrift i Del-CAT. Mot denna bakgrund har intentionen med EU-OPS-definitionen bibehållits fullt ut för CAT-trafik.

- "kategori I-inflygning" omfattar GNSS/SBAS (satellitbaserat förstärkt globalt navigeringssystem) för att klargöra att trafik som använder LPV (localiser precision with vertical guidance) med beslutshöjder under 250 ft (och minst 200 ft) behandlas som CAT I-trafik.
- "GNSS landningssystem (GLS)" har döpts om till "GBAS landningssystem (GLS)" och redigerats för att vara i linje med ICAO PANS ATM och PANS ABC.
- "landningsplats för helikopter": byrån anser att detta begrepp ska täckas av "flygplats" (enligt definitionen i grundförordningen) och "utelandningsplats" och har inte införlivat detta begrepp i den nya förordningen.
- "skyddstid": denna definition har bibehållits utan några ändringar från CRD-dokumentet och är i linje med ICAO bilaga 14.
- "maximal operativ kabinkonfiguration" införs i stället för begreppet "godkänd maximal kabinkonfiguration" i EU-OPS/JAR-OPS 3. Enligt feedback från berörda aktörer behandlas godkänd maximal kabinkonfiguration i EU-OPS som ett drifttillstånd, vilket inte avspeglades i NPA- och CRD-dokumentens definitioner av maximal kabinkonfiguration. Dessa reaktioner hade byrån i åtanke när man utarbetade definitionen av det nya begreppet maximal operativ kabinkonfiguration. Detta begrepp är uppenbart en punkt som har fastställts av operativa skäl och måste anges i drifthandboken. Genom definitionen klargörs det också att den maximala operativa kabinkonfigurationen bör användas som utgångspunkt för den maximala kabinkonfiguration som fastställts under certifieringsprocessen.
- "standard kategori I" har döpts om till "kategori I-inflygning" och omarbetades för att vara mer i linje med definitionen i EU-OPS/JAR-OPS 3 (den redaktionella ändringen består i att förkortningarna i EU-OPS-definitionen har skrivits ut helt i bilaga I).

Skillnader i förhållande till ICAO bilaga 6

48. De flesta definitioner följer ICAO eftersom denna förordning införlivar EU-OPS och JAR-OPS 3, men det förekommer ändå vissa skillnader i förhållande till ICAO:

- "kategori II-, IIIA- och IIIB-inflygningar" är för närvarande i linje med EU-OPS, även om man inom ramen för regleringsuppgift OPS.083 "Översyn av SPA.LVO" kommer att överväga en anpassning till den senaste ändringen av ICAO bilaga 6.
- "kategori A/B med avseende på helikoptrar" – efter reaktionerna på CRD-dokumentet har de anpassats till definitionerna av "kategori A" och "kategori B" för rotorluftfartyg i certifieringsspecifikationernas definitioner, som anses följa intentionen med JAR-OPS 3. I feedback från de berörda aktörerna begärdes det antingen att lättnaderna skulle utökas för viss verksamhet (särskilt HEMS-verksamhet) i syfte att möjliggöra att helikoptrar som inte uppfyller de nödvändiga certifieringsspecifikationerna fullt ut ändå skulle kunna brukas i prestandaklass 1 och 2, medan andra aktörer begärde att lättnaderna skulle dras tillbaka. Byrån ser ingen säkerhetsbevisning för att ändra intentionen med dessa definitioner.

- "sträckalternativ": definitionen följer fortfarande EU-OPS och avviker från ICAO genom att den är kopplad till "användbar flygplats" och kan behövas under planeringsstadiet.
- "siktlinjesindikator" följer för närvarande EU-OPS och inom ramen för den kommande regleringsuppgiften OPS.084 "HUD/EVS" kommer man att överväga anpassning till den senaste ändringen av ICAO bilaga 6.
- "verksamhet i prestandaklass 1/2/3" för helikoptrar: i CRD-dokumentet förklarades det att definitionerna fortfarande är i linje med JAR-OPS 3 eftersom byrån anser att dessa definitioner är lämpligast. För CRD-dokumentet kom det inte in några reaktioner på dessa punkter och några ytterligare ändringar har inte gjorts. För prestandaklass 1 gäller enligt ICAO-definitionen att verksamhet med en motor ur funktion ska beaktas innan beslutspunkten för start nås eller efter det att beslutspunkten vid landning har passerats. Av den definition som har valts i bilaga I framgår det inte klart vid vilken punkt som prestandan ska övervägas, men i tillämpningsföreskriften anges det att detta bör vara vid eller före beslutspunkten för start (CAT.POL.H.205) samt vid eller före beslutspunkten för landning (CAT.POL.H.220). För prestandaklass 3 skiljer man i den valda definitionen mellan flermotoriga och enmotoriga helikoptrar, till skillnad från ICAO-definitionen.
- "banbeskaffenhet" följer också EU-OPS, och definitionerna kommer att ses över så att de är i linje med de senaste ändringarna av ICAO bilaga 6 i regleringsuppgift OPS.005 "Första redaktionella översynen av tillämpningsföreskrifterna för OPS", som beräknas starta 2013. Här kommer det att finnas möjligheter till feedback från aktörerna.

IV. Förklaringar

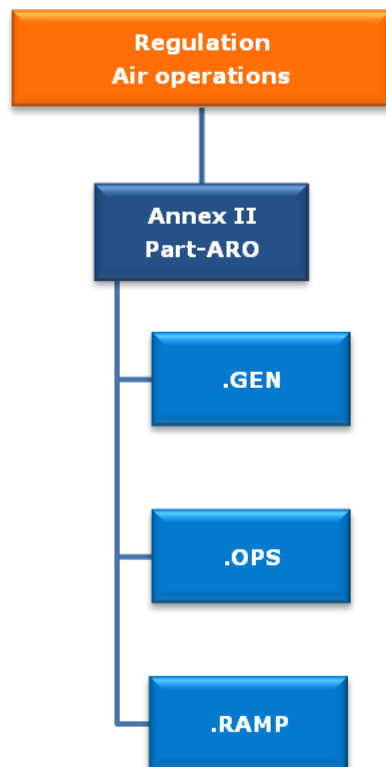
49. Vid utarbetandet har huvudprincipen varit att införliva EU-OPS och JAR-OPS 3 och detta har därför resulterat i en del skillnader i förhållande till ICAO bilaga 6 (som anges ovan). För några begrepp har definitionen i EU-OPS och/eller JAR-OPS 3 delats upp, så att huvuddefinitionen har kommit i bilaga I och övrigt material i det vägledande materialet och/eller tillämpningsföreskrifterna eller AMC. Vägledande material har därför utarbetats för landningssystem med siktlinjesindikator, ogynnsam miljö, verksamhet till havs, visualiseringssystem för mörkerflygning och V_1 . Här finns material som är öppet för tolkning eller rent illustrativt och därför inte lämpar sig i huvuddefinitionen. Syftet med denna uppdelning av definitionerna från EU-OPS/JAR-OPS 3 var också att hantera proportionaliteten för att säkerställa att definitionen av några nyckelbegrepp skulle kunna tillämpas på flera olika delar. Fallet "användbar flygplats" har beskrivits ovan.
50. Vissa berörda aktörer begärde att definitionerna i AMC till bilaga I skulle läggas inuti i själva bilagan. Byrån anser alltså att AMC till bilaga I lämpar sig för begrepp som används i andra AMC eller i vägledande material, men inte i tillämpningsföreskrifterna, och beslutet kommer att innehålla en AMC för bilaga I. I linje med ändringar av regelstrukturen och placeringen av myndighets- och organisationskrav i denna förordning, har vissa definitioner som tidigare publicerats i CRD-dokumentet till Del-AR respektive Del-OR lagts till i bilaga I till denna förordning. Det gäller godtagbara sätt att uppfylla kraven, alternativa sätt att uppfylla kraven,

gemensam linjebeteckning, avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg utan besättning, utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (FSTD), flygförbud, operativ ledning, huvudsaklig verksamhetsort, prioritering av rampinspektioner, rampinspektion, gångtidsbegränsning samt avtal om leasing med besättning. Dessa definitioner har granskats av de berörda aktörerna under NPA- och CRD-faserna för Del-AR respektive Del-OR.

51. Som svar på vissa reaktioner som inkom på CRD OPS I har ändringar gjorts för några definitioner:
- "förhindrande av isbildning" och "avisning" har klart fastställts vara förfaranden på marken och "förhindrande av isbildning" som tillämpligt på flygplan.
 - "system för förstärkt seende (EVS)" har redigerats för att följa ändring 34 av ICAO bilaga 6 – detta kan ses som enbart en redaktionell ändring.
52. Slutligen har definitionen av "kommersiell flygtransport" överförs till implementeringsförfordningen, eftersom detta är avgörande för att förstå tillämpningsområdet för de olika bilagorna till denna förordning.

Bilaga II – Del-ARO**I. Allmänt**

53. Del-ARO, som föreslås genom detta yttrande, omfattar tre kapitel:
- Del-ARO kapitel GEN: allmänna krav
 - Del-ARO kapitel OPS: specifika krav för flygdrift
 - Del-ARO kapitel RAMP, krav för rampinspektioner av luftfartyg för operatörer som står under en annan stats lagstadgade tillsyn.

Figur 3: Bilaga II – Del-ARO

54. 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. Kapitel GEN i Del-ARO följer till stor del kapitel GEN i Del-ARA (myndighetskrav för flygbesättningar). Bestämmelserna för operatörer som måste deklarerar sin verksamhet är endast relevanta för flygdrift och har inte införts i utkastet till förordning om luftfartspersonal (Del-ARA). Samtliga regelhänvisningar har ändrats för att avspegla den föreslagna namnkonventionen enligt beslutet att ändra regelstrukturen:

- a. De tidigare Del-AR-bestämmelserna ingår nu som "Del-ARO"-bestämmelser (där "O" står för "operations", dvs. verksamhet, till skillnad från ARA, där "A" står för "aircrew", dvs. flygbesättningar).
- b. Det tidigare kapitel IV i AR.GEN ingår nu som ett separat kapitel "ARO.RAMP".
- c. Det tidigare kapitel AR.OPS har nu fått namnet "ARO.OPS".

Med undantag för Del-ARO kapitel RAMP är regelnumreringen (de sista tre siffrorna) oförändrad.

55. Nedanstående tabell visar regelhänvisningarna enligt CRD-dokumentet samt enligt detta yttrande, utifrån ordningen i yttrandet:

CRD regel-hänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
AR.GEN	Allmänna krav	ARO.GEN	ARO kapitel "Allmänna krav"
---	---	ARO.GEN.005	Tillämpningsområde
AR.GEN.115	Tillsynsdokumentation	ARO.GEN.115	Tillsynsdokumentation
AR.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven	ARO.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven
AR.GEN.125	Information till byrån	ARO.GEN.125	Information till byrån
AR.GEN.135	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem	ARO.GEN.135	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem
AR.GEN.200	Ledningssystem	ARO.GEN.200	Ledningssystem
AR.GEN.205	Användning av behöriga organ	ARO.GEN.205	Tilldelning av uppgifter
AR.GEN.210	Ändringar i ledningssystemet	ARO.GEN.210	Ändringar i ledningssystemet
AR.GEN.220	Dokumentation	ARO.GEN.220	Dokumentation
AR.GEN.300	Fortlöpande tillsyn	ARO.GEN.300	Tillsyn
AR.GEN.305	Tillsynsprogram	ARO.GEN.305	Tillsynsprogram
AR.GEN.310	Inledande certifieringsförfarande – organisationer	ARO.GEN.310	Inledande certifieringsförfarande – organisationer
AR.GEN.315	Förfarande för utfärdande, förlängning, förnyelse eller ändring av certifikat eller behörigheter – personer	ARO.GEN.315	Förfarande för utfärdande, förlängning, förnyelse eller ändring av certifikat eller behörigheter – personer
AR.GEN.330	Ändringar – organisationer	ARO.GEN.330	Ändringar – organisationer
AR.GEN.345	Deklaration – organisationer	ARO.GEN.345	Deklaration – organisationer
AR.GEN.350	Brister och korrigerande åtgärder – organisationer	ARO.GEN.350	Brister och korrigerande åtgärder – organisationer
AR.GEN.355	Verkställighetsåtgärder – personer	ARO.GEN.355	Brister och verkställighetsåtgärder – personer
AR.OPS	Flygdrift	ARO.OPS	ARO kapitel "Flygdrift"
AR.OPS.100	Utfärdande av drifttillstånd	ARO.OPS.100	Utfärdande av drifttillstånd
AR.OPS.105	Gemensamma linjebeteckningar	ARO.OPS.105	Gemensamma linjebeteckningar
AR.OPS.110	Leasingavtal	ARO.OPS.110	Leasingavtal

CRD regel-hänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
AR.OPS.200	Förfarande för särskilt godkännande	ARO.OPS.200	Förfarande för särskilt godkännande
AR.OPS.205	Godkännande av minimiutrustningslista	ARO.OPS.205	Godkännande av minimiutrustningslista
AR.OPS.210	Lokalt område	ARO.OPS.210	Fastställande av lokalt område
---	---	ARO.OPS.215	Godkännande av helikopterverksamhet över en ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område
---	---	ARO.OPS.220	Godkännande av helikopterverksamhet till eller från en helikopterflygplats av särskilt samhällsintresse
---	---	ARO.OPS.225	Godkännande av verksamhet till en enligt belägen flygplats
AR.GEN	AR.GEN Avsnitt IV	ARO.RAMP	ARO kapitel "Rampinspektioner"
AR.GEN.405	Tillämpningsområde	ARO.RAMP.005	Tillämpningsområde
AR.GEN.415	Allmänt	ARO.RAMP.100	Allmänt
AR.GEN.420	Prioriteringskriterier	ARO.RAMP.105	Prioriteringskriterier
AR.GEN.425	Insamling av information	ARO.RAMP.110	Insamling av information
AR.GEN.430	Rampinspektörernas kvalifikationer	ARO.RAMP.115	Rampinspektörernas kvalifikationer
---	---	ARO.RAMP.120	Godkännande av utbildningsorganisationer
AR.GEN.435	Utförande av rampinspektioner	ARO.RAMP.125	Utförande av rampinspektioner
AR.GEN.440	Kategorisering av brister	ARO.RAMP.130	Kategorisering av brister
AR.GEN.445	Uppföljningsåtgärder för brister	ARO.RAMP.135	Uppföljningsåtgärder för brister
AR.GEN.450	Utfärdande av flygförbud för luftfartyg	ARO.RAMP.140	Utfärdande av flygförbud för luftfartyg
AR.GEN.455	Rapportering	ARO.RAMP.145	Rapportering
AR.GEN.460	Byråns samordningsuppgifter	ARO.RAMP.150	Byråns samordningsuppgifter
AR.GEN.465	Årsrapport	ARO.RAMP.155	Årsrapport
AR.GEN.470	Information till allmänheten	ARO.RAMP.160	Information till allmänheten
Del-AR	Tillägg	Del-ARO	Tillägg
Tillägg IV	Drifttillstånd	Tillägg I	Drifttillstånd
Tillägg V	Driftsspecifikationer	Tillägg II	Driftsspecifikationer
Tillägg VI	Förteckning över särskilda godkännanden	Tillägg III	Förteckning över särskilda godkännanden
Tillägg I	Formulär för standardrapport	Tillägg IV	Formulär för standardrapport
Tillägg II	Rampinspektionsintyg	Tillägg V	Rampinspektionsintyg
Tillägg III	Rampinspektionsrapport	Tillägg VI	Rampinspektionsrapport

Tabell 1: Korsreferenser mellan CRD-dokumentet och yttrandet för Del-ARO

II. Samråd

56. NPA 2008-22 publicerades på EASA:s 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 regleringsförfarandet⁷, på de berörda aktörernas begäran för att säkerställa en överlappning av samrådsperioderna för NPA-dokumenterna för den första utvidgningen⁸. Vid slutdatumerna 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.
57. 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-kommittén.⁹
58. De ändrade regeltexterna diskuterades ingående med de särskilda granskningsgrupper för regleringsarbetet 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 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, flygtrafiktjänster).
59. 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. CRD-dokumenterna innehöll en förteckning över alla personer och/eller organisationer som hade inkommit med synpunkter. Vid slutdatumet den 6 december 2010 hade byrån fått in 1 020 reaktioner om Del-AR och Del-OR 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-dokumenterna och hade inga synpunkter. Av alla reaktioner som kommit in avsåg 530 Del-AR och 490 Del-OR. Majoriteten av reaktionerna gällde kapitlen GEN. Cirka

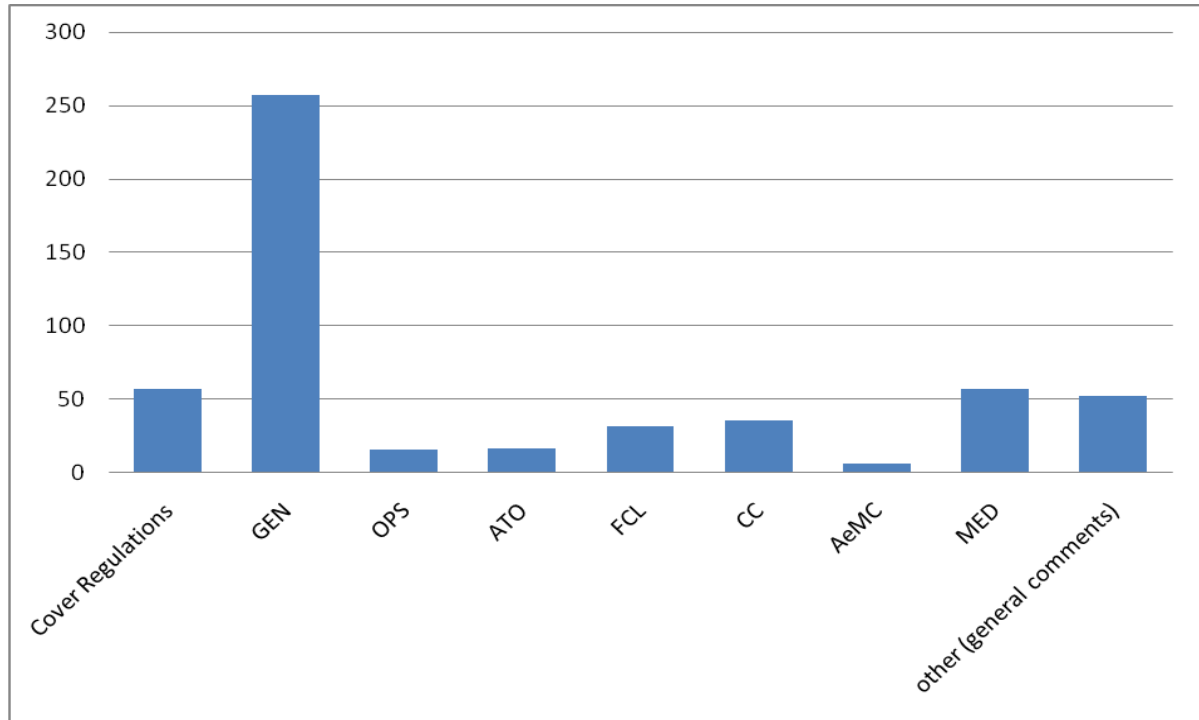
⁷ EASA-styrelsens beslut 08-2007, som ändrade och ersatte regleringsförfarandet, antogs vid styrelsemötet 03-2007 av den 13 juni 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ 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).

⁹ http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf.

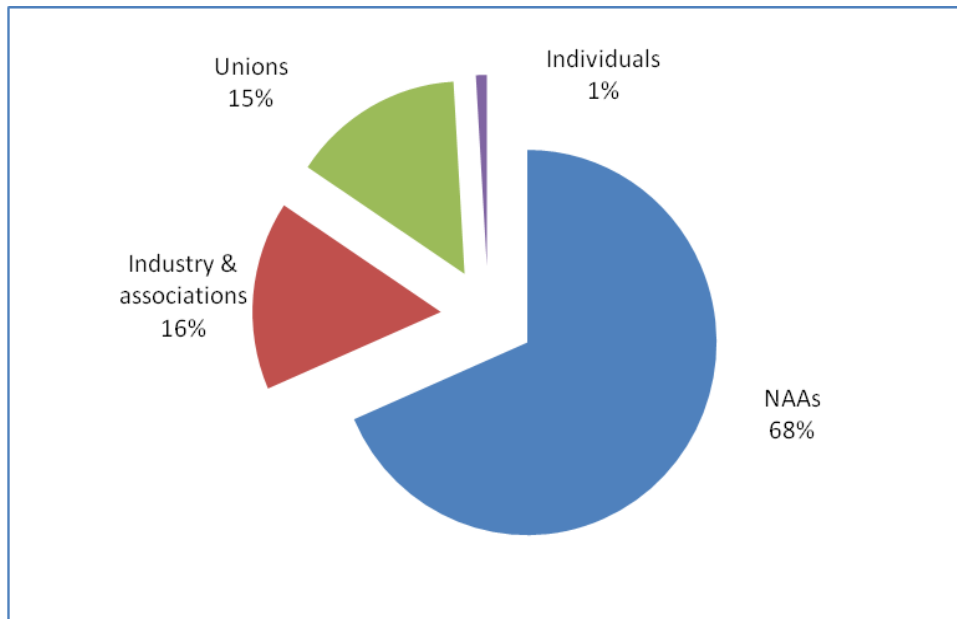
20 procent av de 1 020 reaktionerna gällde de AMC och GM som avser Del-AR och Del-OR.

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



Figur 4: Reaktioner på Del-AR – fördelning

60. 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.



Figur 5: Reaktionen på Del-AR – ursprung

III. Omfattning och tillämpning

61. Även om detta yttrande endast gäller CAT-trafik, gäller Del-ARO som föreslås tillsammans med detta yttrande alla typer av flygdrift, inklusive annan kommersiell trafik än CAT, icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg och icke-komplexa motordrivna luftfartyg. Därigenom ska man säkerställa att reglerna är korrekta och överensstämmande för alla typer av flygdrift (kommersiell och icke-kommersiell trafik) när antagandeprocessen är slut. Det ska understrykas att man kommer att avvaka med samtliga myndighetskrav som även är tänkta att tillämpas på annan verksamhet än CAT fram till dess att yttrandena med relevanta tekniska krav (t.ex. Del-NCC, Del-NCO och Del-SPO) har antagits.

I kapitel GEN i Del-ARO fastställs gemensamma krav för behöriga myndigheter. Detta kapitel består av tre olika avsnitt:

- Avsnitt 1 Allmänt
- Avsnitt 2 Ledning
- Avsnitt 3 Tillsyn, certifiering och verkställighetsåtgärder.

62. 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 (ARO.GEN.120)
Artikel 7 Piloter	Tillsynskapacitet (artikel 4 i implementeringsförordningen) Tillsyn (ARO.GEN.300) Tillsynsprogram (ARO.GEN.305) Inledande certifiering (ARO.GEN.310 & 315) Ändringar – organisationer (ARO.GEN.330) Brister – organisationer (ARO.GEN.350) Brister och verkställighetsåtgärder – personer (ARO.GEN.355)
Artikel 7 Piloter (godkända utbildningsorganisationer, flygmedicinska centrer, utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer)	
Artikel 8 Flygdrift	
Artikel 8.4 Flygdrift – kabinbesättningar	
Artikel 10 Tillsyn och efterlevnad	Tillsyn (ARO.GEN.300) Tillsynsprogram (ARO.GEN.305) Brister (ARO.GEN.350) Verkställighetsåtgärder – personer (ARO.GEN.355)
Artikel 13 + bilaga V – Behöriga organ	Tilldelning av uppgifter (ARO.GEN.205)
Artikel 15 Informationsnätverk	Information till byrån (ARO.GEN.125) Tillsynsprogram (ARO.GEN.305) Ledningssystem (ARO.GEN.200)
Artikel 14 Flexibilitetsbestämmelser Artikel 15 Informationsnätverk Artikel 22.1 Driftcertifiering	Omedelbar reaktion på ett säkerhetsproblem (ARO.GEN.135)
Artikel 24 Övervakning av bestämmelsernas tillämpning	Ledningssystem (ARO.GEN.200) Ändringar i ledningssystemet (ARO.GEN.210)
Artikel 54 Inspektioner i medlemsstaterna	Ändringar i ledningssystemet (ARO.GEN.210) Dokumentation (ARO.GEN.220)

Tabell 2: Artiklar i grundförordningen och motsvarande myndighetskrav

63. 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 garantera enhetlighet och jämförbarhet med tillämpliga bestämmelser i fråga om flygplatser, flygledningstjänst, flygtrafiktjänster 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 ICAO¹⁰, 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

¹⁰

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.

- 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.
64. 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 delar¹¹. De krav som har föreslagits genom kapitel GEN kommer att stödja medlemsstaterna i deras ansträngningar för att genomföra sina SSP-program.
65. De föreslagna reglerna baseras också på relevanta bestämmelser i EU-OPS kapitel C "Certifiering och tillsyn av operatörer"¹² och bestämmelser som fanns i de samverkande europeiska luftfartsmyndigheternas JIP. Tillämpningsföreskrifterna och tillhörande AMC i kapitel GEN till Del-ARO överensstämmer helt med de relevanta normerna om säkerhetstillsyn i ICAO bilaga 6 del 1 tillägg 5 och del 3 tillägg 1.

ICAO bilaga 6 del 1 - tillägg 5 ICAO bilaga 6 del 3 - tillägg 1	EASA-regler och tillhörande AMC/GM
1. Primär flyglagstiftning	Grundförordningen ORO.GEN.140
2. Specifika driftsbestämmelser	Förordning (EG) nr 216/2008 Grundläggande krav Förordning (EG) nr 2042/2003 ¹³ Del-ARO kapitel OPS
3. CAA-struktur och uppgifter i fråga om säkerhetstillsyn	ARO.GEN.200 a.2 Tillräcklig personalstyrka Artikel 4 i implementeringsförordningen
4. Teknisk vägledning	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200 a.1
5. Kvalificerad teknisk personal	ARO.GEN.200 a.2 GM1 och 2-ARO.GEN.200 a.2
6. Certifieringsskyldigheter	ARO.GEN.200 a.1 – AMC1-ARO.GEN.305 b OPS ARO.GEN.310 – AMC1-ARO.GEN.310 a – OPS
7. Fortsatta övervakningsskyldigheter	ARO.GEN.200 a 1 ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305 b
8. Åtgärdande av säkerhetsproblem	ARO.GEN.200 a.1 och ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Tabell 3: Jämförelse mellan relevanta ICAO-normer om tillsyn och Del-ARO/Del-ORO

¹¹ Se ICAO bilaga 1 tillägg C och ICAO bilaga 6 tillägg J "Framework for the State Safety programme" § 3.1.

¹² 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>.

¹³ Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 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.

66. Kapitel GEN i Del-ARO 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.
67. Eftersom Del-ARO bygger på nuvarande regelverk och innehåller förslag till krav som är helt i linje med relevanta ICAO-normer för ländernas system för säkerhetstillsyn, är huvuddelen av de myndighetsuppgifter som fastställs i de föreslagna tillämpningsföreskrifterna i detta yttrande i grund och botten inte 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.

ARO.GEN Avsnitt 1 – Allmänt

68. I avsnitt 1 kompletteras de krav för medlemsstaterna som fastställs i implementeringsförordningen (artikel 4 – Tillsynskapacitet) 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 1 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".
69. Enligt avsnitt 1 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/EG¹⁴, men de tillhörande tillämpningsföreskrifterna¹⁵ 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 det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (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

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

byrån ett viktigt verktyg för att utveckla den årliga säkerhetsöversyn som lagstiftaren har begärt¹⁶.

70. Avsnitt 1 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.
71. 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 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).
72. 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.
73. Av NPA-kommentarerna 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

¹⁶ Artikel 15.4 i grundförordningen.

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 som används av myndigheten själv eller av organisationer som står under dess tillsyn. I detta sammanhang är det viktigt att notera att alternativa sätt att uppfylla kraven som har godkänts av en behörig myndighet endast får användas av organisationen i fråga. Andra organisationer som vill använda samma alternativa sätt att uppfylla kraven måste ta upp dem till förnyad behandling med sin behöriga myndighet.

74. 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.

ARO.GEN Avsnitt 2 – Ledning

75. Enligt reglerna i avsnitt 2 ska de behöriga myndigheterna upprätta och upprätthålla ett ledningssystem för att uppfylla sina skyldigheter och fullgöra sitt ansvar enligt Del-ARO. Huvuddelarna i detta ledningssystem har utformats efter typiska krav när det gäller ledningssystem för organisationer:
- Dokumenterade riktlinjer och förfaranden.
 - Tillräckligt med 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.
76. Dessa krav för ledningssystemet kompletteras av ett specifikt krav om att förfaranden ska inrättas för ett effektivt utbyte av information och bistånd till 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 2 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 främja att organisationer som omfattas av regelverket genomför ledningssystem i linje med Del-OR.

77. För att stödja standardiseringsprocessen och dess övergång till kontinuerlig övervakning¹⁷ innehåller avsnitt 2 också krav på att behöriga myndigheter ska ge byrån relevant dokumentation om deras ledningssystem och om ändringar i detta.
78. När det gäller ARO.GEN.205 ifrågasatte vissa medlemsstater att specifika bestämmelser i Del-ARO 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. Denna nya regel inverkar inte på medlemsstaternas flexibilitet när det gäller att utse en eller flera enheter som behörig myndighet i enlighet med artikel 4.1 i implementeringsförordningen. Den är tillämplig inom varje behörig myndighet som har utsetts av en medlemsstat.
79. Bestämmelserna i avsnitt 2 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 (ARO.GEN.200 d och ARO.GEN.210 c).
 - b. Utarbetande och genomförande av förfaranden för att delta i ett ömsesidigt utbyte av information och bistånd till andra behöriga myndigheter (ARO.GEN.200 c).
 - c. Genomförande av ett system för övervakning av överensstämmelsen som omfattar förfaranden för ett internt kontrollförfarande och en effektiv styrning av säkerhetsrisker (ARO.GEN.200 a.4 och a.5), inklusive

¹⁷ 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.

genomförandet av ett system för att inleda och kontinuerligt bedöma juridiska eller fysiska personer som utför certifierings- eller tillsynsuppgifter för den behöriga myndighetens räkning (ARO.GEN.205).

80. 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 övervakning av efterlevnaden och styrning av säkerhetsrisker, även ska bidra till att säkerställa kostnadseffektivitet i certifierings- och tillsynsprocesser samt till att underlätta genomförandet av SSP-program.
81. Bestämmelserna i avsnitt 2 omfattar nu dessutom följande skyldigheter:
- a. De behöriga myndigheterna ska föra en förteckning över alla utfärdade organisationscertifikat, FSTD-kvalificeringscertifikat och personalcertifikat, behörigheter, certifikat och intyg (ARO.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 (ARO.GEN.220 a.11).
 - c. Införa ett system för att planera tillgången på personal (ARO.GEN.200 a.2).
82. 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.

ARO.GEN Avsnitt 3 – Tillsyn, certifiering och verkställighetsåtgärder

83. I detta avsnitt i Del-ARO 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.
84. De relevanta bestämmelserna kommer från de samverkande europeiska luftfartsmyndigheternas JIP, JAR-OPS och JAR-FCL samt de nuvarande kraven i avsnitt B i förordning (EG) nr 1702/2003¹⁸ och 2042/2003. Följande artiklar i grundförordningen är relevanta för OPS: artikel 8.5, för FCL: artikel 7.6, för tillsynssamarbete: artiklarna 10, 11 och 15. Som svar på de berörda aktörernas

¹⁸ Kommissionens 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 utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer. EUT L 243, 27.9.2003, s. 6.

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.

85. 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 centrer) 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 ARO.GEN.305.
86. NPA-dokumentet innehöll också ett förslag om tillsynssamarbete¹⁹ 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.
87. 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 ARO.GEN avsnitt 3 ytterligare

¹⁹ Begreppet "gemensam tillsyn (collective oversight)" som användes i motiveringen till NPA 2008-22 ersätts nu med "tillsynssamarbete", som bättre avspeglar de relevanta bestämmelsernas syfte.

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 vissa tillsynsuppgifter 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 (ARO.GEN.350 och ARO.GEN.355) har ändrats på motsvarande sätt. ARO.GEN.350 har också ändrats i konsekvens med ARA.CC för att ta upp frågan om förfalskning och bedrägeri. Ett nytt stycke – ARO.GEN.300 f – har lagts till för att få med en bestämmelse om att behöriga myndigheter ska samla in och bearbeta all information som anses vara användbar för tillsynen, vilket bygger på det som tidigare har fastställts i AR.GEN.425 a, eftersom insamling av sådan information inte enbart är relevant för rampinspektioner. Denna bestämmelse kommer att göra det lättare att fastställa säkerhetsprioriteringar med avseende på genomförandet av riskbaserad tillsyn och kontinuerlig övervakning.

88. 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: alltför många piloter och operatörer 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.
89. 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 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 tillämpas på organisationer som har certifierats av den behöriga myndigheten.

90. Bestämmelserna om "indirekt godkännande" av vissa typer av organisatoriska ändringar som föreslogs genom NPA-dokumentet har setts över. Frågan behandlas nu i ARO.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".
91. 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 ARO.GEN.300 och ARO.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. Titeln på ARO.GEN.355 har ändrats för att vara mer i linje med titeln på ARO.GEN.350.
92. Med tanke på att en stor andel av de tillämpningsföreskrifter som föreslås genom ARO.GEN avsnitt 3 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 (ARO.GEN.300 e).
 - b. Att godkänna organisationens förfarande rörande ändringar som inte kräver förhandsgodkännande (ARO.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 (ARO.GEN.350 e).
 - d. Att informera den behöriga myndigheten som har utfärdat certifikatet, behörighetsbeviset, 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 (ARO.GEN.355 e).
93. Myndigheterna förmodas kunna utgå från befintliga resurser, tillsyns- och certifieringsförfaranden samt kommunikationskanaler för att utföra dessa ytterligare uppgifter.

ARO.OPS – Flygdrift

94. Del-ARO kapitel OPS ska tillämpas på kommersiella och icke-kommersiella operatörer. Här fastställs processen för att ansöka om drifttillstånd, godkännande av avtal om leasing och gemensamma linjebeteckningar, förfarande för särskilt godkännande, godkännande av minimiutrustningslista (MEL), fastställande av lokalt område, godkännande av helikopterverksamhet över en ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område, godkännande av helikopterverksamhet till eller från en helikopterflygplats av särskilt samhällsintresse samt godkännande av verksamhet till en ensligt belägen flygplats.
95. ARO.OPS omfattar två olika avsnitt:
- ARO.OPS Avsnitt 1: Godkännande av kommersiella flygoperatörer
 - ARO.OPS Avsnitt 2: Godkännanden
96. Detta kapitel baseras på JAA:s relevanta Joint Implementing Procedures (JIP) till JAR-OPS.
97. De huvudpunkter som har tagits upp som ett svar på CRD-dokumentet gällde godkännandet av avtal om gemensamma linjebeteckningar (**ARO.OPS.105**) och leasingavtal (**ARO.OPS.110**). Väsentliga ändringar har gjorts i vissa bestämmelser i detta avsnitt, framför allt när det gäller bestämmelserna om gemensam linjebeteckning och leasing.
98. **ARO.OPS.020** "Dokumentation – register över drifttillstånd och deklARATIONER" ströks eftersom dokumentation av godkännande- och deklARATIONSPROCESSEN täcks genom ARO.GEN.220.
99. I **ARO.OPS.100** "Utfärdande av drifttillstånd" gjordes inga väsentliga textändringar. Av synpunkterna framgick det att det inte klart framgick vad som avsågs med "och allmänna villkor". Formuleringen "och allmänna villkor" täcks redan genom formuleringen "tillhörande driftsspecifikationer" och ströks därför.
100. **ARO.OPS.230** "Ändringar" ströks eftersom det täcks tillräckligt genom ARO.GEN.310 c och d samt ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** "Avtal om gemensam linjebeteckning": Synpunkterna på gemensamma linjebeteckningar och leasing var likartade som för motsvarande bestämmelse i ORO.AOC. En ingående förklaring till ändringarna och motiveringar finns i de förklarande anmärkningarna till Del-ORO, se kapitel ORO.AOC.
102. Vissa redaktionella ändringar har gjorts och bestämmelsen anpassades till ORO.AOC.115. Hänvisningen till förordning (EG) nr 2111/2005²⁰ (EU:s säkerhetsförteckning) och Del-TCO ströks för att anpassa den till de ändringar som har gjorts i ORO.AOC.115. Ändringen av ORO.AOC.115 förhindrar att en EU-operatör säljer eller utfärdar biljetter till flygningar som utförs av en operatör som har belagts med verksamhetsförbud enligt förordning (EG) nr 2111/2005.
103. **ARO.OPS.110** "Leasingavtal": Bestämmelsen har genomgått en större textändring. Bestämmelsen om inhyrning utan besättning (dry lease-in) kommer att bedömas på

²⁰ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG.

nytt när förordning nr 2042/2003 ändras (NPA 2010-10 "Del-T"). Specifika krav har också införts för upphävande och återkallande av godkännandet av ett avtal om leasing med besättning, inklusive en hänvisning till förordning (EG) nr 2111/2005.

104. När det gäller uthyrning utan besättning (dry lease-out) har ett stycke lagts till för att säkerställa att den behöriga myndighet som godkänner avtalet ska utföra en samordning med den behöriga myndighet som ansvarar för tillsynen av luftfartyg i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 eller för driften av luftfartyget, om det inte är samma myndighet, samt att det luftfartyg som har hyrts ut utan besättning i god tid stryks från operatörens drifttillstånd.
105. Korttidsleasing vid oförutsedda brådskande driftsrelaterade omständigheter eller driftsrelaterade behov med begränsad varaktighet täcks genom artikel 14.4 i grundförordningen. ACJ OPS1.165 ger vägledning för den behöriga myndigheten och inhyraren när det gäller korttidsleasing. I ett antal synpunkter föreslogs det att denna ACJ-regel skulle tas med. Men efter att ha gjort en bedömning av ACJ-regeln ansågs den inte passa i den nuvarande rättsliga ramen. Man beslöt därför att behandla ACJ OPS1.165 i en separat regleringsuppgift.
106. AR.OPS.300 "Certifieringsförfarande", nu **ARO.OPS.200** "Förfarande för särskilt godkännande", har ändrats för att ge utrymme för en nyligen införd mall för förteckningen över särskilda godkännanden för icke-kommersiell trafik (se tillägg III – EASA-blankett 140).
107. AR.OPS.305, nu **ARO.OPS.205** "Godkännande av minimiutrustningslista": Bestämmelsen har redigerats för ökad tydlighet. Formuleringen "... samt, där så krävs, utföra en inspektion av organisationen" ströks eftersom minimiutrustningslistan och tillhörande godkännanden av underhålls- och driftsförfaranden enbart är en dokumenterande process.
108. En ny regel, **ARO.OPS.210** "Fastställande av lokalt område" har lagts till. Begreppet "lokalt område" används i vissa bestämmelser för att ge vissa lättnader, t.ex. när det gäller tillämpningen av kraven som avser utbildning av flygbesättningar.
109. Detta lokala område ska fastställas av den behöriga myndigheten, beroende på lokal miljö och verksamhetsförhållanden. Mer vägledning kommer att ges i vägledande material till denna punkt.
110. **ARO.OPS.215** "Godkännande av helikopterverksamhet över en ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område" införs för att medlemsstaten ska utse de bergiga och avlägsna områden där verksamhet får utföras utan säkerställd kapacitet för säker nödlandning och för att kräva att den behöriga myndigheten ska se över riskbedömningen samt före godkännandet av verksamheten överväga de tekniska och ekonomiska motiven till att denna verksamhet ska utföras.
111. **ARO.OPS.220** "Godkännande av helikopterverksamhet till eller från en helikopterflygplats av särskilt samhällsintresse" och **ARO.OPS.225** "Godkännande av verksamhet till en ensligt belägen flygplats" införs för att säkerställa att det finns en förteckning över de helikopterflygplatser/flygplatser som godkännandet gäller, eftersom de särskilda förfarandena för helikopterflygplatsen/flygplatsen behöver bedömas av en behörig myndighet innan godkännandet beviljas. Ett godkännande där det inte fastställs vilka helikopterflygplatser eller flygplatser som det gäller skulle inte utgöra någon garanti för att särskilda förfaranden för helikopterflygplatsen/flygplatsen har bedömts korrekt eller utarbetats.

ARO.OPS – Drifttillstånd och driftsspecifikationer

112. Mallen för drifttillstånd, nu **tillägg I till Del-ARO, EASA blankett 138**, baseras på den mall för drifttillstånd som har tagits fram av ICAO.
113. Mallen har ändrats något. Utgångsdatumet har strukits eftersom drifttillståndet utfärdas för en obegränsad giltighetstid. Hänvisningen till CAT och ej CAT i mallen för driftsspecifikationer flyttades till mallen för drifttillstånd. Detta innebär att drifttillståndet kommer att ange om den trafik som utförs enligt drifttillståndet är CAT eller ej.
114. Mallen för driftsspecifikationer i **tillägg II till Del-ARO, EASA blankett 139** baseras även på den mall som har tagits fram av ICAO. Den har genomgått en del ändringar. Detta beror till viss del på att tillämpningsområdet är mer omfattande (alla kommersiella EU-operatörer måste inneha ett drifttillstånd), men också på grund av ändringar i terminologin, särskilda godkännanden för t.ex. utbildning av kabinbesättningar och utfärdande av kabinbesättningsintyg till följd av de synpunkter som inkommit. Ett avsnitt om luftfartygs registreringsbeteckningar har tagits med. I fotnot 6 har en mening lagts till för att klargöra att registreringsbeteckningen även kan anges i Anmärkningar-kolumnen för det särskilda godkännandet, om inte alla särskilda godkännanden är tillämpliga för samma luftfartygsmodell. I fotnot 20 har en mening lagts till för att säkerställa att luftfartyg som används för icke-kommersiell trafik i enlighet med ORO.AOC.125 anges i driftsspecifikationerna.
115. **Tillägg III till Del-ARO** har lagts till i handlingen för särskilda godkännanden som utfärdas till icke-kommersiella operatörer på ett överensstämmande sätt. Denna mall är utformad på ett liknande sätt som mallen för driftsspecifikationer för kommersiell trafik. Den identifieras genom ett EASA blankett-nummer (EASA blankett 140).

ARO.RAMP – Rampinspektioner av luftfartyg för operatörer som står under en annan stats lagstadgade tillsyn

116. Kapitlet RAMP tillämpas på behöriga myndigheter som utför rampinspektioner av luftfartyg som brukas av tredjelands- och EU-operatörer som står under en annan medlemsstats lagstadgade tillsyn. Här fastställs det lägsta antalet rampinspektioner/år av luftfartyg som landar på medlemsstatens flygplatser, villkoren för att byrån ska få utföra rampinspektioner, kriterier för prioritering av rampinspektioner, rampinspektörernas kvalifikationer, godkännande av utbildningsorganisationer, utförande av rampinspektioner, klassificering av brister och uppföljningsåtgärder, utfärdande av flygförbud för luftfartyg samt byråns samordningsuppgifter.
117. Detta kapitel baseras på förordning (EG) nr 216/2008, direktiv 2004/36/EG ("SAFA-direktivet")²¹, kommissionens förordning (EG) nr 351/2008²², kommissionens förordning (EG) nr 768/2006²³ och direktiv 2008/49/EG²⁴.

²¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen, *EUT L 143, 30.4.2004, s. 76*.

²² Kommissionens förordning (EG) nr 351/2008 av den 16 april 2008 om genomförande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG avseende prioritering av rampinspektioner för luftfartyg som använder flygplatser i gemenskapen. *EUT L 109, 19.4.2008, s. 7*.

118. De huvudpunkter som har tagits upp i detta kapitel är tillämpningsområde (ARO.RAMP.005), prioriteringskriterier (ARO.RAMP.105), utförande av rampinspektioner (ARO.RAMP.125), kategorisering av brister (ARO.RAMP.130), utfärdande av flygförbud för luftfartyg (ARO.RAMP.140) och lägsta antal rampinspektioner per år (ARO.RAMP.100 c.1 och tillhörande ANC).
119. **ARO.RAMP.005** "Tillämpningsområde": Ett antal medlemsstater tillämpar de metoder som har fastställts i SAFA-direktivet när de utför rampinspektioner på luftfartyg som brukas av operatörer som står under deras tillsyn: så kallade inhemska operatörer. Andra medlemsstater har angett att de har en annan strategi när det gäller tillsyn av inhemska operatörer eller endast tillämpar SAFA-metoderna till viss del. Dessa medlemsstater anser att det varken är nödvändigt eller proportionerligt att tillämpa ARO.RAMP på inhemska operatörer och att detta kommer att ha en negativ inverkan på resurserna. De menar att inspektionerna bör inriktas på "systemkontroller" snarare än på "resultatkontroller", vilket anses vara mindre effektivt. Enligt vissa synpunkter skulle tillämpningsområdet för denna del begränsas till enbart SAFA.
120. Enligt SAFA-direktivet får medlemsstaterna behörighet att inspektera luftfartyg från tredjeland som misstänks brista i efterlevnaden av internationella säkerhetsnormer. Därigenom blir det möjligt att utföra stickprovsinspektioner (dvs. inspektioner som har utförts utan att det föreligger någon misstanke). Genom direktivet bekräftas också medlemsstaternas rätt att utföra andra rampinspektioner (dvs. på luftfartyg som är registrerade i en medlemsstat). Konceptet med rampinspektioner på utländska luftfartyg godkändes av ICAO:s 36:e församling och därefter ändrades bilaga 6 för att ge de avtalsslutande staterna i uppdrag att "upprätta ett program med förfaranden för att övervaka en utländsk operatörs drift på deras territorium samt att när så krävs vidta lämpliga åtgärder för att bevara säkerheten". ICAO:s *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (dok 8335) ger vägledning om hur rampinspektioner på utländska operatörer ska utföras, som till stor del påminner om de förfaranden som tillämpas i EU:s SAFA-program.
121. Av de rampinspektioner som utförs på luftfartyg är det för närvarande drygt 50 % som brukas av EU-operatörer (men med tanke på att majoriteten av trafiken består av trafik inom EU är inspektionsgraden (inspektioner/antal landningar) betydligt högre för tredjelandsoperatörer). Inspektionerna utförs mot ICAO:s normer för luftfartyg från EU och tredjeland. De inspektioner som utförs på EU-operatörer visar visserligen att det förekommer färre brister än i andra världsregioner, men att ett antal EU-operatörer fortfarande uppvisar en allvarlig bristande efterlevnad. Efter EASA:s regelbundna analys överförs denna information till de olika nationella luftfartsmyndigheterna som ansvarar för tillsyn och som i många fall har beslutat att genomföra ytterligare och mer ingående undersökningar och kontroller. I flertalet fall

²³ Kommissionens förordning (EG) nr 768/2006 av den 19 maj 2006 om tillämpning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG i fråga om insamling och utbyte av information om säkerheten hos luftfartyg som använder flygplatser i gemenskapen samt förvaltningen av informationssystemet. *EUT L 134, 20.5.2006, s. 16.*

²⁴ Kommissionens direktiv 2008/49/EG av den 16 april 2008 om ändring av bilaga II till Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG rörande kriterier för utförande av rampinspektioner på luftfartyg som använder flygplatser i gemenskapen, *EUT L 109, 19.4.2008, s. 17.*

har detta lett till att ett drifttillstånd har begränsats, tillfälligt upphävts och återkallats.

122. De uppgifter som samlas in genom rampinspektioner, som är ett nedifrån-och-upp-program för produktstickprov som kompletterar och fungerar väl med andra uppifrån-och-ned-program, t.ex. regelbundna tillsynsprogram eller EASA:s standardiseringsprogram. Med tanke på initiativet att gradvis ändra tillsynsverksamheten från "hard time" (där man utgår från ett bestämt intervall mätt i tid) till "on condition" (där fullgott skick utgör kriteriet) genom att införa en riskbaserad strategi är det därför mycket viktigt att ha tillgång till medel för att mäta och kontrollera risken. Rampinspektioner har visat sig vara ett bra verktyg för att samla in säkerhetsuppgifter och få fram riskindikatorer och bidrar därför till en lämplig riskbaserad tillsyn.
123. Principerna för tillsynssamarbete anges klart och tydligt i artikel 10 i grundförordningen där följande fastställs:
 - Medlemsstaterna och byrån ska samarbeta för att stärka efterlevnaden med EU:s tillämpliga säkerhetsbestämmelser.
 - Medlemsstaterna ska utföra rampinspektioner, utöver sitt nationella tillsynsansvar.
 - Det ska antas åtgärder som anger "(v)illkor för genomförande av rampinspektioner, även systematiska".
124. Mot bakgrund av ovanstående och att merparten av ICAO:s normer och rekommenderade praxis har genomförts i EU-lagstiftningen är det därför uppenbart att inspektioner på luftfartyg som brukas av EU-operatörer ska fortsätta och att dessa inspektioner ska utföras mot EU-standarder. Byrån anser att när SACA-programmet (säkerhetsvärderingen av gemenskapens luftfartyg) har genomförts ordentligt kan det fungera som ett verktyg för tillsyn av inhemska operatörer. Byrån beslöt därför att inte ändra tillämpningsområdet för detta avsnitt.
125. **ARO.RAMP.100** "Allmänt": Punkt a har anpassats för att vara i linje med ARO.GEN.305 "Tillsynsprogram". Hänvisningen till "stickprovsförfarande" har därför strukits. Enligt ARO.GEN.305 ska behöriga myndigheter upprätta ett tillsynsprogram som ska fastställas på grundval av tidigare tillsynsverksamhet samt en riskbedömning. Byrån anser därför att syftet med den del som har strukits i detta stycke täcks på ett adekvat sätt i ARO.GEN.305.
126. Punkt b har strukits eftersom SANA undantas från tillämpningsområdet för detta kapitel. I stället finns det en ny punkt b som är i linje med punkt a. Det årliga programmet ska utgöra en del av det tillsynsprogram som avses i punkt ARO.GEN.305.
127. **"Lägst antal per år"**: Antalet SAFA-inspektioner som utförs av medlemsstaterna per år varierar stort, inte bara i absoluta tal utan även med hänsyn till antalet utländska operatörer (EU och tredjeland) som landar på deras territorium och deras verksamhetsvolym.
128. Den omedelbara effekten av denna "obalans" är att ett begränsat antal uppgifter samlas in för de operatörer som inte är verksamma i de mest aktiva staterna, något som påverkar relevansen för en eventuell efterföljande analys.

129. Konceptet med ett lägsta antal per land infördes för att säkerställa lika villkor mellan medlemsstaterna genom att garantera att man får jämförbar input från vart och ett av dessa länder. Formeln för att beräkna antalet per land baseras på två olika faktorer: 1) mångfalden i fråga om utländsk trafik (antalet operatörer) och 2) verksamhetsvolymen (antalet landningar). På grundval av de synpunkter som inkommit under samrådsperioden reviderades denna formel för att ge en annan viktning åt operatörer med ett begränsat antal landningar (färre än 12) i ett visst land under ett år. På grundval av de synpunkter som inkommit reviderades också formeln för att inspektioner där hänsyn tas till riskfaktorer (t.ex. prioriterade frågor, minskad stickprovsfrekvens) och kostnadsfaktorer (avlägsna platser, udda tider) ska värderas på ett annat sätt. Även om detta inte uttrycks i kvantitativa termer ska formeln genomföras med hänsyn till följande överväganden: 1) att uppnå bredast möjliga stickprovsbas samt 2) undvika upprepade inspektioner av operatörer där tidigare inspektioner inte har visat på några säkerhetsproblem. Syftet med det lägsta antalet är inte att höja det samlade antalet inspektioner, utan att möjliggöra en bättre fördelning mellan medlemsstaterna. Om formeln skulle ha tillämpats på 2009 och 2010 års trafik skulle det i själva verket ha resulterat i färre inspektioner än vad som faktiskt utfördes under dessa år.
130. De uppgifter som samlas in genom rampinspektionerna kommer att fungera som stöd för två nya processer: tillstånd för tredjelandsooperatörer och tillsynssamarbete mellan EU-operatörer. Det är därför viktigt att uppgifterna samlas in på ett konsekvent och enhetligt sätt och ger tillräckligt med tillförlitlig information för att stödja en riskbaserad tillsyn av denna verksamhet.
131. Byrån kommer att göra återkommande utvärderingar av de AMC som innehåller formeln för att beräkna det årliga antalet. Texten i punkt d har ändrats för att se till att rampinspektioner som utförs av byrån utförs i samarbete med medlemsstaterna. Vissa ändringar har gjorts i punkterna d.2 och d.3 för att det tydligare ska framgå när byrån kan utföra en rampinspektion på egen hand.
132. **ARO.RAMP.105** "Prioriteringskriterier": I en ny punkt c infördes en hänvisning till EU:s säkerhetsförteckning i syfte att efter ett möte inom Flygsäkerhetskommittén kunna börja utarbeta en prioriteringslista inom ramen för förordning (EG) nr 2111/2005. Den sista meningen i punkt b.3 i har överförts till det vägledande materialet. ARO.RAMP.105 b.5 har ändrats för att säkerställa att man prioriterar inspektioner av tredjelandsooperatörers luftfartyg när dessa operatörer har ett tillstånd som har utfärdats av byrån och som är begränsat eller åter har blivit giltigt efter upphävande eller återkallande. Punkt c har ändrats för att ta hänsyn till synpunkter om att det bör upprättas ett förfarande för att skapa en prioriteringslista.
133. I **ARO.RAMP.115** "Kvalificering av rampinspektörer" har titeln ändrats och "ramp-" införts. I punkt d har det införts ett krav om att byrån ska upprätthålla de fastställda kursplanerna.
134. **AMC1-AR.GEN.430 c 2 och c.3** från CRD-dokumenten har uppgraderats till **ARO.RAMP.120**. Genom direktiv 2008/49/EG regleras bland annat utvärderingen av utomstående utbildningsorganisationer som tillhandahåller utbildning i rampinspektioner (dvs. organisationer som inte utgör en del av en behörig myndighet). Medlemsstater som använder sig av en sådan organisations tjänster är skyldiga att utvärdera den. Medlemsstaterna får emellertid begära att byrån ska utföra en teknisk bedömning av utbildningsorganisationen för deras räkning.

135. Enligt medlemsstaterna och utomstående utbildningsorganisationer för rampinspektioner är den nuvarande strategin ineffektiv och resulterar i en oproportionerlig administrations- och regleringsbörda. Med tanke på det låga antalet utomstående utbildningsorganisationer som faktiskt är verksamma skulle en centralisering av den tekniska utvärderingen till byrånivå därför bidra till att effektivisera utvärderingsprocessen samtidigt som man upprätthåller säkerhetsmålet om att tillhandahålla högkvalitativ utbildning. Mot denna bakgrund har den europeiska styrgruppen för SAFA (ESSG) och kommissionen begärt att byrån ska uppgradera AMC1-AR.GEN.430 c.2 och c.3 till tillämpningsföreskrifter, såsom de har genomförts i detta yttrande. Genom denna bestämmelse införs en rättslig grund för förhandsgodkännandet av en utbildningsorganisation. Här anges det vilka villkor som ska vara uppfyllda av organisationen innan ett sådant godkännande beviljas. Dessa villkor har redan fastställts i det vägledande material som har utarbetats och publicerats av byrån i enlighet med direktiv 2008/49/EG och kommer att bedömas på nytt i en separat regleringsuppgift som komplement till tillämpningsföreskriften.
136. **ARO.RAMP.125** "Utförande av rampinspektioner": Punkt a om intressekonflikter överfördes till artikel 4 i implementeringsförordningen (se 4.4), eftersom byrån anser att detta ska gälla för inspektörer inom alla områden som omfattas av Del-ARO. Hänvisningen till tillägg III (nu tillägg VI till Del-ARO) ströks eftersom denna blankett endast kommer att användas av byrån. Den behöriga myndigheten ska använda den ändrade blanketten i tillägg V (inspektionsintyg), som nu även omfattar kategorin brister.
137. I **ARO.RAMP.130** "Kategorisering av brister" ändrades brister på nivå 1 och 2 till brister i kategori 1, 2 och 3. Många uttryckte sina betänkligheter inför att brister i kategori 1–3 som föreskrivs i SAFA-direktivet har ändrats till brister på nivå 1 och 2, vilket är det som fastställs i ARO.GEN.350. Dessa betänkligheter upprepades vid ad hoc-gruppens möte om "rampinspektioner", som ägde rum i Köln i juni 2010. De främsta skälen som de behöriga myndigheterna har anfört för att bibehålla det nuvarande klassificeringssystemet är att den klassificering av brister som föreskrivs i SAFA-direktivet lämpar sig bättre för produktkontroller, som är en "ögonblicksbild" vid ett visst tillfälle och att denna klassificering därför bättre uppfyller syftet med rampinspektionerna. Den allmänna klassificeringen (nivå 1 och 2) ska emellertid tillämpas när det är fråga om en system- eller processkontroll. De behöriga myndigheterna har också uttryckt sina farhågor inför att byta ut ett väletablerat klassificeringssystem som har visat sig fungera mer än väl.
138. Byrån anser att för de nuvarande SAFA-inspektionerna är det lämpligt att använda tre kategorier av brister. Men eftersom tillämpningsområdet för ARO.RAMP är bredare än för SAFA-direktivet (det gäller även för luftfartyg som brukas av EU-operatörer) behöver det upprättas en koppling mellan operatören och luftfartyget i vissa fall. Att tillämpa två olika klassificeringssystem för brister (nivå 1 och 2 för operatören och kategori 1, 2 och 3 för ett luftfartyg) skulle dels kunna medföra problem för de behöriga myndigheterna, dels leda till förvirring för operatörerna.
139. Men man ser det ändå som att SAFA-systemet, inklusive klassificeringen av brister, har fungerat. Byrån anser också att om det görs alltför många ändringar i systemet på en och samma gång kan det utgöra en stor belastning på såväl de behöriga myndigheternas som operatörernas resurser. Mot denna bakgrund har byrån beslutat att införa den befintliga klassificeringen av brister i detta kapitel.

140. **ARO.RAMP.140** "Utfärdande av flygförbud för luftfartyg": Punkt d har lagts till för att klargöra vilka åtgärder som måste vidtas för att häva flygförbudet om den bristande efterlevnaden påverkar giltigheten för luftvärdighetsbeviset, med beaktande av de olika myndigheter som ansvarar för den fortlöpande tillsynen av luftfartyget. Punkt d.4 har strukits eftersom den framtida Del-TCO för närvarande inte gäller luftfartyg "under ICAO:s nivå" (inklusive luftfartyg som tillfälligt inte är luftvärda). Tillstånd för sådana luftfartyg kommer att behandlas i en separat regleringsuppgift.
141. **ARO.RAMP.145** "Rapportering": Punkt a har anpassats för att vara i linje med ARO.RAMP.120 a. I punkt b har hänvisningen till byrån strukits eftersom den information som det hänvisas till måste samlas in av de behöriga myndigheterna. Punkt c har anpassats till ARO.RAMP.110 b. Ordet "*voluntary*" ströks från punkt d för att skydda personer som lämnar upplysningar och på så sätt uppmuntra till att säkerhetsrelevant information lämnas.
142. I **tillägg IV till Del-ARO "Formulär för standardrapport"** har den nationella samordnarens namn och namnteckning strukits eftersom denna information kommer att föras in i den centrala databas som avses i ARO.RAMP.150 b.2.
143. **Tillägg V "Rampinspektionsintyg"** och **tillägg VI "Rampinspektionsrapport"**: Mallarna har ändrats något för att få klarhet och överensstämmelse med de ändringar som har gjorts i terminologin eller i respektive delar i detta yttrande. Varje blankett har fått EASA:s blankettnummer.

IV. Översikt över skillnader

144. Följande tabell visar skillnaderna mellan Del-ARO och EU-OPS/JAR-OPS 3. Relevanta skillnader mellan Del-ORO och EU-OPS/JAR-OPS 3 anges i motiveringen till Del-ORO.

Skillnader i förhållande till EU-OPS/JAR-OPS 3

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS 3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
1./3.035 Kvalitetssystem c	ARO.GEN.310	Kvalitetschef: I Del-ORO ingår begreppet "godtagbara för den behöriga myndigheten" när det gäller utsedda befattningshavare (som nu omnämns som "personer som utsetts") i godkännandet av operatören och hanteringen av ändringar i fråga om utsedda personer enligt AMC1-ARO.GEN.330 "Ändringar – organisationer"	Detta anses ge en likvärdig kontrollnivå.

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS 3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
1.165 b 2.i och c.1 i Leasing	Ej relevant	Det finns inget krav att införa villkor i leasingavtalet som utgör en del av detta godkännande	Hänvisningen om att "alla villkor som ingår i godkännandet ska tas med i leasingavtalet" anses inte nödvändig eftersom medlemsstaterna inte får införa ytterligare säkerhetsrelaterade villkor i leasingavtalet

Skillnader i förhållande till ICAO bilaga 6 för Del-ARO

145. Följande tabeller ger en översikt över vilka normer i ICAO bilaga 6 i Del I och Del III avsnitt 1 och 2 som omfattas av tillämpningsområdet för detta yttrande²⁵ och som anses antingen inte ha införlivats eller också ha införlivats på ett sådant sätt att detta inte överensstämmer med motsvarande normer i ICAO bilaga 6.

Hänvisning till bilaga 6 del I/III	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden
Del I – 3.3.1 Del III – 1.3.1 Stater ska upprätta ett SSP-program för att uppnå en godtagbar nivå för civil luftfartssäkerhet	Ej relevant	Detta är inte specifikt för flygdrift. Kan inte införlivas i förordningen om flygdrift.
Del I – 1.3.1 Del III – 1.3.2 Den godtagbara säkerhetsnivå som ska uppnås ska fastställas av staten.	Ej relevant	

V. Lista över föreslagna regleringsuppgifter

146. Följande tabell ger en översikt över de föreslagna regleringsuppgifterna som är relevanta för Del-ARO. När det gäller kapitel GEN gäller de framför allt följande frågor:

²⁵ Det gäller framför allt ICAO:s normer om underhåll och operatörens underhållskontroll som inte tas upp här.

- a. Efter samråd med granskningsgrupperna för OPS föreslogs det att AMC-materialet i avsnitt 2 och 3 i Del-ARO skulle kompletteras med ytterligare bestämmelser för den behöriga myndighetens personal som är involverad i tillsyn av drifttillståndsinnehavare samt bestämmelser för inledande certifiering och tillsyn av drifttillståndsinnehavare genom att relevanta avsnitt från Joint Implementing Procedures (JIP) och ICAO:s *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (dok. 8335) införlivas.
- b. Bestämmelser för myndigheter och organisationer som gäller riskbedömning, säkerhetsstyrning och SSP-program kommer att vidareutvecklas parallellt med genomförandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet och i enlighet med publiceringen av den nya ICAO bilaga 19 som avser säkerhetsstyrningsnormer och rekommenderad praxis.

Del, regelhänvisningar	Tillämpningsområde	Hänvisning till RMP
ARO.GEN.125 b	Upprätta AMC för att specificera vilken typ av information som ska lämnas till byrån. Detta bör normalt omfatta alla frågor som rör konstruktionen, data för operativ lämplighet och särskilda områden som av byrån har fastställts utgöra ett säkerhetsproblem.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200 a.2	Inbegripa ytterligare AMC och vägledande material om kvalificering och utbildning av inspektörer för tillsyn av drifttillståndsinnehavare.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200 a.4	Inbegripa ytterligare vägledning om hur man ska upprätta en process för att styra säkerhetsrisker, vilket även innefattar att fastställa och använda viktiga riskelement, med beaktande av upprättandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet och kravet på en säkerhetsplan (artikel 3 i implementeringsförordningen).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Inbegripa ytterligare AMC och vägledande material om kontroll av efterlevnaden för drifttillståndsinnehavare vid inledande certifiering samt för deras fortlöpande tillsyn.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Behandla ACJ OPS.1.165 om vägledning för den behöriga myndigheten och inhyraren för korttidsleasing i en separat regleringsuppgift.	OPS.005 a, b

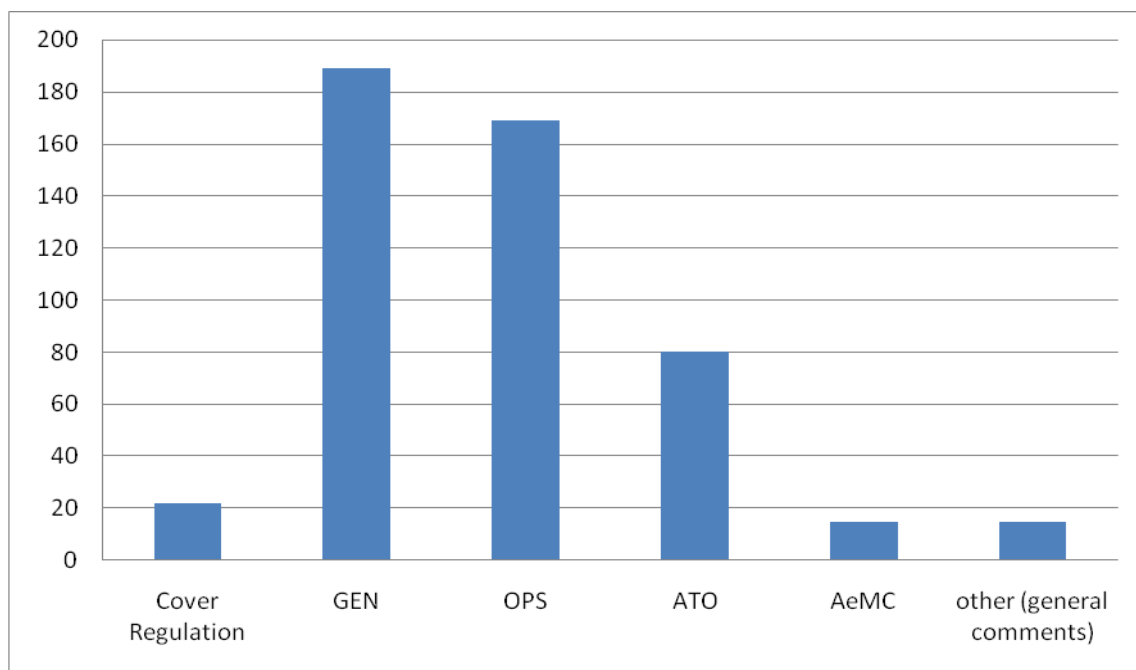
Del, regelhänvisningar	Tillämpningsområde	Hänvisning till RMP
ARO.RAMP	Utarbeta ett omfattande förfarandesystem för att säkerställa att rampinspektioner utförs på ett harmoniserat sätt i enlighet med Del-ARO.RAMP genom att överföra befintligt vägledande material för EASA SAFA som gäller kvalificering av rampinspektörer, villkor för utbildningsorganisationer och rampinspektionsförfaranden samt genom att komplettera detta system med de delar som krävs på grund av införandet av de nya kraven, framför allt de krav som gäller rampinspektioner som utförs på operatörer certifierade i ett EASA-land.	OPS.087

Bilaga III – Del-ORO**I. Allmänt**

147. Del-ORO som föreslås genom detta yttrande omfattar åtta kapitel, som i sin tur delas in i avsnitt. Dessa innehåller både allmänna krav och specifika krav för flygdrift:
148. Del-ORO kapitel GEN: allmänna krav, kompletterat av
- Del-ORO kapitel AOC, specifika krav för drifttillstånd
 - Del-ORO kapitel DEC, specifika krav för operatörer som måste deklarerat sin verksamhet
 - Del-ORO kapitel MLR, specifika krav som rör handböcker, loggböcker och journaler
 - Del-ORO kapitel SEC, specifika krav för säkerhet
 - Del-ORO kapitel FC, specifika krav för flygbesättningen
 - Del-ORO kapitel CC, specifika krav för kabinbesättningen
 - Del-ORO kapitel TC, specifika krav för teknisk besättning i HEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet
149. Det förslag av Del-ORO kapitel GEN som föreslås genom detta yttrande omfattar två olika avsnitt:
- Avsnitt 1 Allmänt
 - Avsnitt 2 Ledning
150. Kraven i kapitel GEN i Del-ORO bygger på de viktigaste COra-rekommendationerna och ICAO:s normer för säkerhetsstyrningssystem (SMS). De kompletterar myndighetskraven om villkor för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, upphäva och återkalla certifikat och godkännanden.
151. Den föreslagna texten i yttrandet avspeglar de ändringar som gjorts i byråns första förslag (som publicerades i NPA 2008-22c och 2009-02c) samt ytterligare ändringar som har gjorts sedan reaktionerna på CRD-dokumentet analyserats och bedömts.

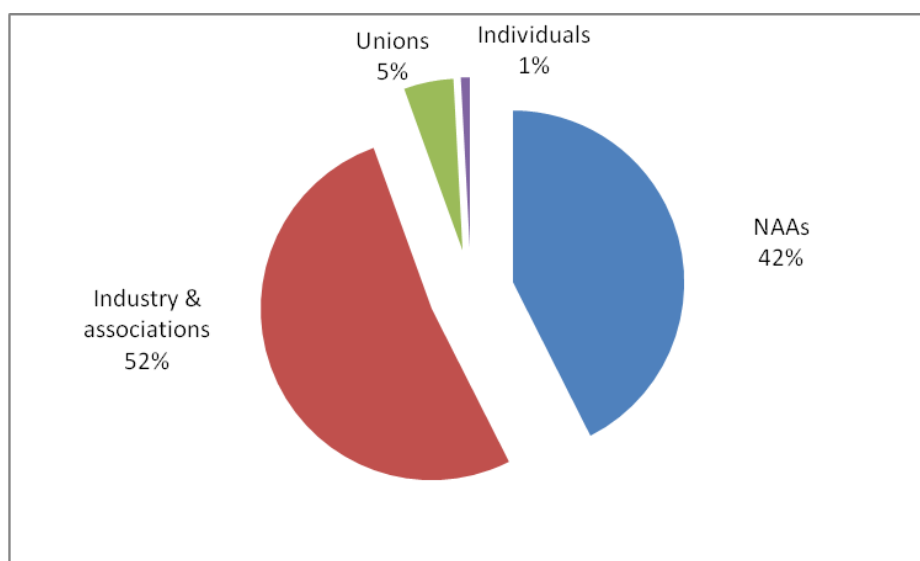
II. Samråd

152. Motiveringen till Del-ARO innehåller allmän information om de reaktioner som har kommit på CRD-dokumenten 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.



Figur 6: Reaktioner på Del-OR – fördelning

153. Här nedan visas varifrån reaktionerna kommer. 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.



Figur 7: Reaktioner på Del-OR – ursprung

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

III. Omfattning och tillämpning

155. Det förslag av Del-ORO som föreslås med detta yttrande är tillämpligt på godkännande och/eller fortlöpande tillsyn av flygoperatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg eller kommersiell trafik. Med den reviderade struktur som förordningen om flygdrift har fått placeras organisationskraven för flygdrift (Del-ORO) som en specifik bilaga som innehåller samtliga regler gällande icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg eller kommersiell trafik. Därigenom ska man säkerställa att reglerna är korrekta och överensstämmande för alla typer av flygdrift (kommersiell och icke-kommersiell trafik) när antagandeprocessen är slut. Det är orsaken till att strukturen i Del-ORO har bibehållits, även om detta kanske inte verkar vara nödvändigt om man ser det enbart ur ett CAT-perspektiv.
156. Det ska understrykas att man i Del-ORO kommer att avvakta med samtliga organisationskrav som är tänkta att tillämpas på annan verksamhet än CAT fram till dess att yttrandena med relevanta tekniska krav (t.ex. Del-NCC och Del-NCO) har antagits.
157. Kapitel GEN i Del-ORO anpassas till kapitel GEN när det gäller organisationskraven för flygbesättningar (Del-ORA), med två undantag:
- Deklarationsbestämmelserna ingår endast i reglerna om flygdrift.
 - Begreppet "organisation" ersätts med "operatör" i Del-ORO för att säkerställa överensstämmelse med Del-CAT.
158. Del-ORO kapitel GEN avsnitt 1 kompletterar kraven i Del-ARO om att utfärda, behålla, ändra, begränsa, upphäva och återkalla certifikat och godkännanden. I Del-ORO kapitel GEN avsnitt 2 fastställs gemensamma krav för ledningssystem som omfattar övervakning av efterlevnaden och säkerhetsstyrning.
159. Del-ORO kapitel GEN innehåller nu bestämmelser om operatörens ansvarsområden som tidigare ingick i Del-OR kapitel OPS avsnitt GEN (OR.OPS.GEN). Övriga avsnitt i tidigare Del-OR kapitel OPS ingår nu som separata kapitel. I framtiden kommer de att kompletteras med ett nytt kapitel om flygtidsbegränsningar (kapitel FTL).

Figur 8: Bilaga III Del-ORO

160. Med några få undantag har numreringen (de tre sista siffrorna) i de tidigare Del-OR-bestämmelserna bibehållits utan några ändringar. Nedanstående tabell med korshänvisningar visar regelhänvisningarna enligt CRD-dokumentet samt enligt detta yttrande, utifrån ordningen i yttrandet:

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
OR.GEN	Allmänna krav	ORO.GEN	Del-ORO kapitel Allmänna krav
---	---	ORO.GEN.100	Tillämpningsområde
OR.GEN.105	Behörig myndighet	ORO.GEN.105	Behörig myndighet
---	---	ORO.GEN.110	Operatörernas ansvar
OR.GEN.115	Ansökan om ett organisationscertifikat	ORO.GEN.115	Ansökan om ett operatörscertifikat
OR.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven	ORO.GEN.120	Sätt att uppfylla kraven

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
OR.GEN.125	Godkännandets villkor och en organisations behörighet	ORO.GEN.125	Villkoren i godkännandet och en operatörs behörighet
OR.GEN.130	Ändringar i organisationer som omfattas av certifiering	ORO.GEN.130	Förändringar
OR.GEN.135	Fortsatt giltighet	ORO.GEN.135	Fortsatt giltighet
OR.GEN.140	Tillträde	ORO.GEN.140	Tillträde
OR.GEN.145	Deklaration	---	(nu i separat kapitel ORO.DEC)
OR.GEN.150	Brister	ORO.GEN.150	Brister
OR.GEN.155	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem	ORO.GEN.155	Omedelbar reaktion på säkerhetsproblem
OR.GEN.160	Rapportering av händelser	ORO.GEN.160	Rapportering av händelser
OR.GEN.200	Ledningssystem	ORO.GEN.200	Ledningssystem
OR.GEN.205	Entreprenadverksamhet och inköp	ORO.GEN.205	Verksamhet som har lagts ut på entreprenad
OR.GEN.210	Personalkrav	ORO.GEN.210	Personalkrav
OR.GEN.215	Krav på anläggningar	ORO.GEN.215	Krav på anläggningar
OR.GEN.220	Dokumentation	ORO.GEN.220	Dokumentation
OR.OPS	Del-OR kapitel OPS Flygdrift	---	(alla avsnitt ingår som kapitel)
OR.OPS.GEN	Avsnitt: Allmänna krav	---	---
OR.OPS.GEN.100	Tillämpningsområde	---	(i ORO.GEN införlivat som 005)
OR.OPS.GEN.105	Operatörernas ansvar	---	(i ORO.GEN införlivat som 110)
OR.OPS.AOC	Avsnitt: Drifttillstånd	ORO.AOC	Del-ORO kapitel Drifttillstånd
OR.OPS.AOC.100	Ansökan om drifttillstånd	ORO.AOC.100	Ansökan om drifttillstånd
OR.OPS.AOC.105	Driftsspecifikationer och rättigheter för en drifttillståndsinnehavare	ORO.AOC.105	Driftsspecifikationer och rättigheter för en drifttillståndsinnehavare
OR.OPS.AOC.110	In- och uthyrning	ORO.AOC.110	In- och uthyrning
OR.OPS.AOC.115	Avtal om gemensam linjebeteckning	ORO.AOC.115	Avtal om gemensam linjebeteckning
OR.OPS.AOC.120	Godkännanden för att tillhandahålla utbildning enligt Del-CC samt utfärda kabinbesättningsintyg	ORO.AOC.120	Godkännanden för att tillhandahålla utbildning enligt Del-CC samt utfärda kabinbesättningsintyg
OR.OPS.AOC.125	Ikke-kommersiell verksamhet med luftfartyg som omfattas av ett drifttillstånd	ORO.AOC.125	Ikke-kommersiell verksamhet med luftfartyg som omfattas av ett drifttillstånd
OR.OPS.AOC.130	Övervakning av flyguppgifter – flygplan	ORO.AOC.130	Övervakning av flyguppgifter – flygplan
OR.OPS.AOC.135	Personalkrav	ORO.AOC.135	Personalkrav
OR.OPS.AOC.140	Krav på anläggningar	ORO.AOC.140	Krav på anläggningar
OR.OPS.AOC.150	Dokumentationskrav	ORO.AOC.150	Dokumentationskrav
OR.OPS.DEC	Avsnitt: Flygoperatörens deklARATION	ORO.DEC	Del-ORO kapitel Deklaration
OR.OPS.DEC.100	Deklaration	ORO.DEC.100	Deklaration
OR.OPS.DEC.105	Innehåll i deklARATIONen	---	---
OR.OPS.MLR	Avsnitt: Handböcker, loggböcker och journaler	ORO.MLR	Del-ORO kapitel Handböcker, loggböcker och journaler
OR.OPS.MLR.100	Drifthandbok – allmänt	ORO.MLR.100	Drifthandbok – allmänt

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
OR.OPS.MLR.101	Drifthandbok – struktur för kommersiell verksamhet och icke-kommersiell specialiserad verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg	ORO.MLR.101	Drifthandbok – struktur för kommersiell verksamhet och icke-kommersiell specialiserad verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg
OR.OPS.MLR.105	Minimiutrustningslista	ORO.MLR.105	Minimiutrustningslista
OR.OPS.MLR.110	Resedagbok	ORO.MLR.110	Resedagbok
OR.OPS.MLR.115	Dokumentation	ORO.MLR.115	Dokumentation
OR.OPS.SEC	Avsnitt: Luftfartsskydd	ORO.SEC	Del-ORO kapitel Luftfartsskydd
OR.OPS.SEC.100.A	Luftfartsskydd i cockpit	ORO.SEC.100.A	Luftfartsskydd i cockpit
OR.OPS.SEC.100.H	Luftfartsskydd i cockpit	ORO.SEC.100.H	Luftfartsskydd i cockpit
OR.OPS.FC	Avsnitt: Flygbesättning	ORO.FC	Del-ORO kapitel Flygbesättning
OR.OPS.FC.005	Tillämpningsområde	ORO.FC.005	Tillämpningsområde
OR.OPS.FC.100	Flygbesättningens sammansättning	ORO.FC.100	Flygbesättningens sammansättning
OR.OPS.FC.105	Utnämning av befälhavare	ORO.FC.105	Utnämning av befälhavare
OR.OPS.FC.110	Flygmaskinist	ORO.FC.110	Flygmaskinist
OR.OPS.FC.115	Utbildning i besättningssamarbete (CRM)	ORO.FC.115	Utbildning i besättningssamarbete (CRM)
OR.OPS.FC.120	Operatörens övergångsutbildning	ORO.FC.120	Operatörens övergångsutbildning
OR.OPS.FC.125	Skillnadsutbildning och familjaritetsutbildning	ORO.FC.125	Skillnadsutbildning och familjaritetsutbildning
OR.OPS.FC.130	Återkommande utbildning	ORO.FC.130	Återkommande utbildning
OR.OPS.FC.135	Krav på pilot för tjänstgöring i ettdera av pilotsätena	ORO.FC.135	Krav på pilot för tjänstgöring i ettdera av pilotsätena
OR.OPS.FC.140	Flygning på mer än en typ eller variant	ORO.FC.140	Flygning på mer än en typ eller variant
OR.OPS.FC.145	Tillhandahållande av utbildning	ORO.FC.145	Tillhandahållande av utbildning
OR.OPS.FC.200	Flygbesättningens sammansättning	ORO.FC.200	Flygbesättningens sammansättning
OR.OPS.FC.205	Befälhavarkurs	ORO.FC.205	Befälhavarkurs
OR.OPS.FC.215	Grundläggande utbildning i besättningssamarbete (CRM-utbildning)	ORO.FC.215	Grundläggande utbildning i besättningssamarbete (CRM-utbildning)
OR.OPS.FC.220	Operatörens övergångsutbildning och kontroll	ORO.FC.220	Operatörens övergångsutbildning och kontroll
OR.OPS.FC.230	Återkommande utbildning och kontroll	ORO.FC.230	Återkommande utbildning och kontroll
OR.OPS.FC.240	Tjänstgöring på mer än en typ eller variant	ORO.FC.240	Tjänstgöring på mer än en typ eller variant
OR.OPS.FC.235	Krav på pilot för tjänstgöring i ettdera av pilotsätena	ORO.FC.235	Krav på pilot för tjänstgöring i ettdera av pilotsätena
OR.OPS.FC.245.A	Alternativt utbildnings- och kvalificeringsprogram (ATQP)	ORO.FC.245.A	Alternativt utbildnings- och kvalificeringsprogram (ATQP)
OR.OPS.FC.255.A	Befälhavare som innehar trafikflygarcertifikat CPL(A)	ORO.FC.255.A	Befälhavare som innehar trafikflygarcertifikat CPL(A)
OR.OPS.FC.255.H	Befälhavare som innehar trafikflygarcertifikat CPL(A)	ORO.FC.255.H	Befälhavare som innehar trafikflygarcertifikat CPL(A)
OR.OPS.FC.330	Återkommande utbildning och kontroll – operatörens kompetenskontroll	ORO.FC.330	Återkommande utbildning och kontroll – operatörens kompetenskontroll
OR.OPS.FC.201.A	Avlösning av flygbesättningsmedlemmar under flygning	ORO.FC.201.A	Avlösning av flygbesättningsmedlemmar under flygning

CRD regelhänvisning	CRD regeltitel	Yttrande regelhänvisning	Yttrande regeltitel
OR.OPS.CC	Avsnitt: Kabinpersonal	ORO.CC	Del-ORO kapitel Kabinpersonal
OR.OPS.CC.005	Tillämpningsområde	ORO.CC.005	Tillämpningsområde
OR.OPS.CC.100	Kabinbesättningens antal och sammansättning	ORO.CC.100	Kabinbesättningens antal och sammansättning
OR.OPS.CC.110	Villkor för tilldelning av arbetsuppgifter	ORO.CC.110	Villkor för tilldelning av arbetsuppgifter
OR.OPS.CC.115	Utförande av utbildning och tillhörande kontroll	ORO.CC.115	Utförande av utbildning och tillhörande kontroll
OR.OPS.CC.120	Grundutbildning	ORO.CC.120	Grundutbildning
OR.OPS.CC.125	Utbildning på en specifik luftfartygstyp och operatörsrelaterad övergångsutbildning	ORO.CC.125	Utbildning på en specifik luftfartygstyp och operatörsrelaterad övergångsutbildning
OR.OPS.CC.130	Skillnadsutbildning	ORO.CC.130	Skillnadsutbildning
OR.OPS.CC.135	Familjaritet	ORO.CC.135	Familjaritet
OR.OPS.CC.140	Återkommande utbildning	ORO.CC.140	Återkommande utbildning
OR.OPS.CC.145	Repetitionsutbildning	ORO.CC.145	Repetitionsutbildning
OR.OPS.CC.200	Kabinbesättningens antal och sammansättning	ORO.CC.200	Kabinbesättningens antal och sammansättning
OR.OPS.CC.205	Lägst antal kabinbesättningsmedlemmar under oförutsedda förhållanden och under markbunden verksamhet	ORO.CC.205	Normal markbunden verksamhet och oförutsedda förhållanden
OR.OPS.CC.210	Villkor för tilldelning av arbetsuppgifter	ORO.CC.210	Villkor för tilldelning av arbetsuppgifter
OR.OPS.CC.215	Utförande av utbildning och tillhörande kontroll	ORO.CC.215	Utförande av utbildning och tillhörande kontroll
OR.OPS.CC.250	Tjänstgöring på mer än en typ eller variant	ORO.CC.250	Tjänstgöring på mer än en typ eller variant
OR.OPS.CC.255	Verksamhet med en ensam kabinbesättningsmedlem	ORO.CC.255	Verksamhet med en ensam kabinbesättningsmedlem
OR.OPS.CC.260	Chef för kabinbesättning	ORO.CC.260	Chef för kabinbesättning
OR.OPS.TC	Avsnitt: Teknisk besättning i HEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet	ORO.TC	Del-ORO kapitel Teknisk besättning i HEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet
OR.OPS.TC.100	Tillämpningsområde	ORO.TC.100	Tillämpningsområde
OR.OPS.TC.105	Villkor för tilldelning av arbetsuppgifter	ORO.TC.105	Villkor för tilldelning av arbetsuppgifter
OR.OPS.TC.110	Utbildning och kontroll	ORO.TC.110	Utbildning och kontroll
OR.OPS.TC.115	Grundutbildning	ORO.TC.115	Grundutbildning
OR.OPS.TC.120	Operatörens övergångsutbildning	ORO.TC.120	Operatörens övergångsutbildning
OR.OPS.TC.125	Skillnadsutbildning	ORO.TC.125	Skillnadsutbildning
OR.OPS.TC.130	Familjaritetsflygningar	ORO.TC.130	Familjaritetsflygningar
OR.OPS.TC.135	Återkommande utbildning	ORO.TC.135	Återkommande utbildning
OR.OPS.TC.140	Repetitionsutbildning	ORO.TC.140	Repetitionsutbildning
Del-OR	Tillägg	Del-ORO	Tillägg
Del-OR Tillägg I	Deklarationsblankett	Del-ORO tillägg I	Deklarationsblankett

Tabell 4: Korsreferenser mellan CRD-dokumentet och yttrandet för Del-ORO

ORO.GEN Avsnitt 1 – Allmänt

161. Tillämpningsföreskrifterna i avsnitt 1 innehåller allmänna krav för organisationer, särskilt i fråga om inledande certifiering och tillsyn. Dessa utgör motsvarigheten till myndighetskraven i Del-ARO kapitel GEN avsnitt 1 och 3. De baseras på de högnivåkrav som föreskrivs i grundförordningen. I linje med de ändringar som har gjorts i ARO.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 (ORO.GEN.155) samt i fråga om händelserapportering (ORO.GEN.160). I nya ORO.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)"²⁶.

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

Tabell 5: Jämförelse mellan ARO.GEN och ORO.GEN

162. Efter de ändringar som gjorts i regelstrukturen ingår de båda tillämpningsföreskrifter som tidigare ingick i OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 och OR.OPS.GEN.105) nu i ORO.GEN. I **ORO.GEN.110** fastställs operatörens ansvar för att luftfartyg brukas på ett säkert sätt, inklusive kravet att upprätta och upprätthålla ett system för att utöva operativ kontroll över varje flygning som utförs enligt villkoren i deklarationen eller tillståndet, vilket bygger på befintliga krav, dvs. EU-OPS och JAR-OPS 3, med följande väsentliga skillnader:
- Systemet med checklistor kommer att krävas med hänsyn till principerna om mänskliga faktorn, enligt vad som anges i ICAO bilaga 6 del I, II och III. Dessutom ska hänsyn tas till den senaste dokumentationen från luftfartygets tillverkare. Denna ytterligare text lades till som svar på aktörernas synpunkter.

²⁶

CRD 2009-01, jfr [http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20\(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text\).pdf](http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/2009/CRD%202009-01%20(EN,%20comment%20response%20summary%20and%20resulting%20text).pdf).

- Operatören kommer att behöva specificera förfaranden för färdplanering i drifthandboken i enlighet med ICAO bilaga 6 del II avsnitt 3.
163. Flera flygklarararorganisationer begärde att certifieringsregler för flygklararare skulle införas, men detta kunde inte tillgodoses eftersom det ligger utanför tillämpningsområdet för NPA-dokumentet. Genom NPA-dokumentet införlivades befintliga krav. Varken EU-OPS, JAR-OPS 3 eller grundförordningen innehåller något sådant krav. Den föreslagna texten är i linje med ICAO bilaga 6, där det fastställs att operatören får välja att ha en kontrollmetod som förutsätter användning av flygklararare, men detta är inte obligatoriskt. Enligt ICAO bilaga 6 får operatörens stat välja om de vill kräva att flygklararare ska vara certifierade, i de fall då flygklararare används.
164. Definitionen av "huvudsaklig verksamhetsort" för att fastställa behörig myndighet i enlighet med **ORO.GEN.105** följer nu definitionen i förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (omarbetning)²⁷, som även är den som har tillämpats i förordning (EG) nr 2042/2003 med ändringsförordningen (EG) nr 127/2010²⁸. 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 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.
165. I **ORO.GEN.115** definieras ansökningsförfarandet för ett drifttillstånd. Med hänsyn till de berörda aktörernas NPA-synpunkter bibehölls inte det förslag om ett enda drifttillstånd som lades fram i NPA 2008-22c och för närvarande finns det inget förslag om standardansökningsblankett i Del-ORO. 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 tillstånd" anser byrån att dess huvudsyften kan uppnås utan att man måste föreskriva att ett enda tillstånd ska utfärdas: detta tillstånd, 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

²⁷ 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.

²⁸ 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 utrustning 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.

tillsyn som möjligt för organisationer med flera godkännanden²⁹. I det avseendet är det avgörande med gemensamma krav för ledningssystem som är tillämpliga för alla typer av organisationer.

166. I **ORO.GEN.120** fastställs det godkännandeförfarande för alternativa sätt att uppfylla kraven som gäller för organisationer med ett certifikat enligt Del-ORO. 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 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.
167. 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.
168. I **ORO.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 ORO.GEN.130 samt motsvarande ARO-bestämmelser skiljer sig visserligen inte till sitt innehåll från koncepten "indirekt godkännande" eller "ändringar som är godtagbara för den behöriga myndigheten": Vid inledande certifiering ska den behöriga myndigheten kontrollera efterlevnaden av tillämpliga krav och godkänna organisationens ledningssystem, inklusive dess operativa kontrollsystem, samt dess förfarande för att hantera ändringar som inte behöver förhandsgodkännas. Ändringar ska antingen förhandsgodkännas eller också hanteras enligt överenskommelse med den behöriga myndigheten. De föreslagna reglerna är också lämpligare när det gäller att genomföra resultatbaserad tillsyn: 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 ORO.GEN.130. Efterhand som organisationen "mognar" får omfattningen av dessa ändringar utökas, förutsatt att de ligger inom de gränser som har fastställts på tillämpningsföreskriftsnivå.

²⁹ 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.

169. 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-ARO 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.
170. En ny tillämpningsföreskrift, ORO.GEN.160 "Rapportering av händelser", har införts för att hänvisa till tillämplig lagstiftning samt fastställa rapporteringskrav, för alla organisationer som omfattas av Del-ORO. 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.

ORO.GEN Avsnitt 2 – Ledningssystem

171. 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.
172. Det är också i detta avsnitt som ICAO-normerna om systemen för säkerhetsstyrning (SMS) ska genomföras³⁰. 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 ytterligare ett 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

³⁰ ICAO bilaga 1 tillägg 4 / ICAO bilaga 6 tillägg 7 "Framework for Safety Management Systems".

krävs. Detta skulle inte stödja genomförandet av resultatbaserade regler, som ICAO förordar för att underlätta genomförandet av SMS-principerna.

173. 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 inriktning, 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.
174. 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.
175. 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. 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.
176. 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 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.
177. 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 olika AMC och vägledande material 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.

178. 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.
179. 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.
180. 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.
181. De föreslagna kraven har visserligen formulerats annorlunda, men överensstämmer helt med ICAO. En jämförelsetabell med de föreslagna kraven och tillhörande AMC och vägledande material i Del-OR(O) samt relevanta ICAO-normer fanns i bilaga III till motiveringen till CRD-dokumentet "Organisation Requirements" (2008-22c och 2009-02c)³¹. Vid ICAO:s 37:e församling, som hölls i september/oktober 2010, bekräftades det att det skulle utarbetas en ny bilaga gällande säkerhetsstyrning, bilaga 19, som beräknas innehålla allmänna SMS-normer som är tillämpliga på samtliga organisationer. Därmed följer den tanken om att allt regelverk ska finnas i ett enda system ("total system approach") som EASA föreslog i NPA-meddelandet om myndighets- och organisationskrav. När denna nya bilaga har publicerats kommer organisationskraven för SMS att granskas, för att även ta hänsyn till det arbete som utförs inom internationella samarbetsgruppen för säkerhetsstyrning (SM-ICG), framstegen med genomförandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet och framför allt behandla styrningen av säkerhetsrisker som uppstår till följd av samverkan med andra organisationer. När det gäller den sistnämnda punkten instämmer byrån 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 har därför för avsikt att granska organisationskraven enligt ovan genom en ny regleringsuppgift.

ORO.AOC – Drifttillstånd

182. Detta kapitel är tillämpligt på kommersiella operatörer. Här fastställs processen för att ansöka om drifttillstånd, villkoren för avtal om leasing och gemensamma linjebeteckningar, processen för att ansöka om godkännande för att tillhandahålla kabinbesättningsutbildning och utfärda kabinbesättningsintyg samt kraven för icke-

³¹

<http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

kommersiell trafik med luftfartyg som brukas i enlighet med ett drifttillstånd. De sistnämnda kraven gäller övervakning av flyguppgifter, personal, lokaler och framtagande av handböcker och dokumentation.

183. Detta kapitel baseras på relevanta krav i EU-OPS och JAR-OPS 3 som föreskrivs i kapitel B och C. I ORO.AOC finns det ett nytt krav om gemensamma linjebeteckningar, en aspekt som inte täcks genom EU-OPS. Detta infördes för att avspegla att grundförordningen har ett bredare tillämpningsområde än EU-OPS. Det inledande förslaget i NPA 2009-2c har ändrats efter synpunkterna från de berörda aktörerna.
184. De huvudfrågor som de berörda aktörerna tog upp när det gäller detta kapitel gällde drifttillståndets tillämplighet och tillämpningsområde (ORO.AOC.100), kraven för inhyrning av luftfartyg från tredjeland med och utan besättning (ORO.AOC.110), gemensamma linjebeteckningar (ORO.AOC.115) och relationen mellan olika befattningshavare och befattningshavarsystemet (ORO.AOC.135).
185. Betydande ändringar har gjorts i vissa bestämmelser efter de synpunkter som har kommit in. Vissa modifieringar är snarare av redaktionell karaktär eller syftar till att göra bestämmelserna tydligare.
186. **ORO.AOC.025 "Ändringar"** har strukits eftersom detta täcks på ett adekvat sätt i ORO.GEN. En preliminär förteckning över ändringar som ska förhandsgodkännas införs som vägledande material i ORO.GEN, som kommer att publiceras med detta beslut.
187. **ORO.AOC.110 b "Leasing"**: Många farhågor har tagits upp när det gäller leasing av luftfartyg från tredjelandsoperatörer. Byrån har noggrant gått igenom de synpunkter som kommit in. Leasing är ett viktigt affärsverktyg för kommersiella flygbolag och säkerhetsrelaterade regler bör därför vara proportionerliga. Men självklart måste också leasing av luftfartyg, särskilt leasing av luftfartyg från tredjelandsoperatörer, ske under kontrollerade förutsättningar med en godtagbar säkerhetsnivå. Den europeiska lagstiftaren är medveten om detta och har behandlat leasing i förordning (EG) nr 1008/2008 och EU-OPS. Båda rättsakterna har beaktats när regeltextern i NPA ändrades. Byrån anser att den ändrade texten som presenteras i detta yttrande ger den flexibilitet som krävs för kommersiella flygbolag och samtidigt en säkerhetsnivå som allmänheten och lagstiftaren räknar med.
188. I bestämmelsen om leasing har texten ändrats i väsentlig grad. De främsta ändringarna gäller inhyrning av luftfartyg med personal från tredjelandsoperatörer. Av många synpunkter framgick det att man ansåg det svårt att uppfylla kraven för inhyrning av sådana luftfartyg med personal så som de presenterades i NPA/CRD-dokumentet. Enligt EU-OPS ska man vid inhyrning med personal kunna tillämpa säkerhetsnormer som är "likvärdiga" med dem som fastställs i EU-OPS. För att ta hänsyn till de synpunkter som inkommit och anpassa texten till EU-OPS har formuleringen "likvärdiga säkerhetsnormer" införts. EU-operatören har följaktligen nu fått möjlighet att visa för den behöriga myndigheten att det inhyrda luftfartyget med besättning omfattas av normer som är likvärdiga med EU:s säkerhetsregler. Betänkligheter framfördes också när det gäller tillämpligheten av kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 och Del-FCL bilaga III. Synpunkterna som avser kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 kommer att behandlas i CRD-dokumentet till NPA 2010-10. De synpunkter som gäller Del-FCL bilaga III kommer att bedömas i en ny regleringsuppgift (FCL.002).

189. Enligt vissa synpunkter ska ORO.AOC avspegla befintlig praxis för inhyrning utan besättning av ett luftfartyg som är registrerat i tredjeland när det gäller driftsrelaterade behov med begränsad varaktighet. Liknande synpunkter framfördes när det gäller NPA 2010-10. Eftersom inhyrning utan besättning är en fråga som framför allt berör den fortsatta luftvärdigheten, kommer villkoren för inhyrning utan besättning av luftfartyg registrerade i tredjeland att bedömas i samband med CRD-dokumentet till NPA 2010-10. Denna regleringsuppgift skulle kunna kräva att det görs en förnyad bedömning om bestämmelserna i ORO.AOC om inhyrning utan besättning längre fram.
190. När det gäller uthyrning utan besättning har hänvisningen till kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 överförts till ARO.OPS.110. Även kravet att luftfartyget ska strykas från uthyrarens drifttillstånd har överförts till ARO.OPS.110, eftersom det är den behöriga myndighetens ansvar att se till att luftfartyget stryks från operatörens drifttillstånd inom en lämplig tidsperiod. Texten har ändrats för att klargöra att en ansökan om godkännande inte ska behöva innehålla uppgifter om de finansiella arrangemangen.
191. Det har införts ett nytt stycke om uthyrning med besättning, där det fastställs att EU-operatörer ska meddela sin behöriga myndighet om de ingår ett avtal om leasing med besättning.
192. I **ORO.AOC.115** "Avtal om gemensam linjebeteckning": diskussionen om leasing gäller även för gemensamma linjebeteckningar. Enligt många synpunkter ska Del-TCO inte tillämpas på avtal om gemensam linjebeteckning med tredjelandsoperatörer eftersom vissa linjebeteckningspartner aldrig flyger in i Europa. I vissa synpunkter ifrågasattes den rättsliga grunden för reglering av gemensamma linjebeteckningar och det föreslogs att tillsynen över linjebeteckningspartner ska delegeras till EU-operatören. Vidare ifrågasattes överensstämmelse med de grundläggande kraven (bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008), eftersom fullständig efterlevnad inte skulle kunna säkerställas av tredjelandsoperatörer. Enligt andra synpunkter ska gemensam linjebeteckning behandlas i en separat regleringsuppgift. För det första måste det understrykas att byrån anser att gemensam linjebeteckning faller under tillämpningsområdet för artikel 4.1 c i förordning (EG) nr 216/2008. Efter en bedömning av synpunkterna har bestämmelsen om gemensam linjebeteckning ändrats. I det nya förslaget till yttrande har en hänvisning till Del-TCO strukits. Ansvar för att utöva tillsyn över olika linjebeteckningspartner faller nu på EU-operatören som säkerställer att de grundläggande kraven fortlöpande efterlevs. I detta syfte måste operatören upprätta ett kontrollprogram för gemensamma linjebeteckningar. Detta tillämpas även på olika linjebeteckningspartner som inte är verksamma i EU. Vägledande material ska utarbetas med en tabell över bestämmelser som ska följas. Om dessa bestämmelser följs säkerställer det efterlevnaden av de grundläggande kraven i bilaga IV till förordning (EG) nr 216/2008. Bestämmelserna i tabellen ska vara identiska med dem som tillämpas på tredjelandsoperatörer när de ansöker om tillstånd i enlighet med Del-TCO. Slutligen ändrades bestämmelsen på det här viset för att säkerställa att en EU-operatör inte kan sälja eller utfärda biljetter till en flygning som utförs av en tredjelandsoperatör som har belagts med verksamhetsförbud enligt förordning (EG) nr 2111/2005³² (EU:s säkerhetsförteckning). Det är fortfarande möjligt för en

³² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 211/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva

tredjelandsoperatör som står med i EU:s säkerhetsförteckning att sälja och utfärda biljetter till en flygning som utförs av dess linjebeteckningspartner inom EU. Det synsätt som tillämpas när det gäller gemensam linjebeteckning är till stor del i linje med *Code-share Safety Program Guidelines* från USA:s transportdepartement och amerikanska luftfartsmyndigheten FAA.

193. **ORO.AOC.120** "Godkännanden för att tillhandahålla utbildning enligt Del-CC samt utfärda kabinbesättningsintyg" införlivar EU-OPS-krav som inte har täckts fullt ut i NPA-dokumentet.
194. **ORO.AOC.125** "Icke-kommersiell verksamhet med luftfartyg som omfattas av ett drifttillstånd": tre ändringar har gjorts i denna bestämmelse. För det första flyttades OR.OPS.GEN.105 till ORO.AOC.125. För det andra ändrades titeln till "Icke-kommersiell verksamhet med luftfartyg som omfattas av ett drifttillstånd" för att klargöra vad det handlade om. För det tredje föreslår byrån en ny text som definierar vad en operatör som innehar ett drifttillstånd måste göra om den även har för avsikt att bruka luftfartyget icke-kommersiellt. Principen kvarstår: förfarandena för icke-kommersiell verksamhet ska fastställas i drifthandboken, där skillnaderna i operativa förfaranden (mellan kommersiell och icke-kommersiell trafik) måste anges tydligt. Operatören måste också se till att den involverade personalen är helt uppdaterad om de tillhörande förfarandena. Denna behörighetstillägg måste också godkännas av den behöriga myndigheten. Det behövs emellertid ingen deklaration när en kommersiell operatör utför icke-kommersiella flygningar. Bestämmelsen har ändrats något för ökad tydlighet efter de synpunkter som inkommit på CRD-dokumentet.
195. **ORO.AOC.130 a** "Övervakning av flyguppgifter": formuleringen "*om de brukas tillfälligt och endast för överföringsflygningar eller provflygningar*" infördes i CRD-texten efter en synpunkt på NPA-2009-2c eftersom operatörer som tillhandahåller icke-kommersiell flygservice inte så lätt kan genomföra ett program för övervakning av flyguppgifter. Men efter att detta granskats internt har det konstaterats att denna formulering inte täcker in ändringens syfte på ett adekvat och exakt sätt och att detta riskerar att leda till oavsiktliga och oförutsedda negativa säkerhetseffekter. ORO.AOC.130 är dessutom helt i linje med EU-OPS 1.037 och ICAO bilaga 6 del I 3.3.6. Det har därför beslutats att "*om de brukas tillfälligt och endast för överföringsflygningar eller provflygningar*" ska strykas.

ORO.DEC – Deklaration

196. Detta kapitel innehåller kravet för att lämna en deklaration. Innehållet i deklarationsblanketten fastställs i tillägg I till Del-ORO. Det är tillämpligt på icke-kommersiella operatörer av komplexa motordrivna luftfartyg (NCC-operatörer). Genom kraven genomförs artikel 8.5 d i grundförordningen. Detta kapitel kompletterar ARO.GEN.345.
197. I enlighet med grundförordningen och som redan har föreslagits i NPA/CRD ska alla NCC-operatörer vara tvungna att lämna en deklaration till operatörsstaten. Detta omfattar förvaltd luftfartygsverksamhet som genomförs som icke-kommersiell trafik.
198. Syftet med deklarationen är att

verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG. *EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.*

- operatören ska bekräfta sitt ansvar enligt tillämpliga säkerhetsbestämmelser samt sitt innehav av alla godkännanden som krävs,
 - informera den behöriga myndigheten om att det finns en operatör och
 - göra det möjligt för den behöriga myndigheten att fullgöra sitt tillsynsansvar
199. Innehållet i deklARATIONEN har reviderats utifrån de synpunkter som kommit in. Begreppen har anpassats till dem som används i andra kapitel och delar.

ORO.MLR – Handböcker, loggböcker och journaler

200. De föreslagna tillämpningsföreskrifterna i ORO.MLR, som genomför punkterna 8.a.3 och 8.b i bilaga IV till grundförordningen, innehåller bestämmelser om operatörens drifthandbok, minimiutrustningslista, resedagbok och dokumentation.
201. För CAT-trafik med helikoptrar och flygplan baseras de föreslagna tillämpningsföreskrifterna på befintliga krav, t.ex. EU-OPS, JAR-OPS 3 och JAR-MMEL/MEL, med följande väsentliga skillnader:
- Bestämmelserna om drifthandbokens struktur (del A till D), som har hämtats från tillägg till EU-OPS/JAR-OPS 3, presenteras som tillämpningsföreskrifter, medan förteckningen över innehållet i drifthandboken kommer att presenteras som AMC, för att ge flexibilitet och proportionalitet.
 - Enligt EU-OPS/JAR-OPS 3 är det inte obligatoriskt att upprätta drifthandboken på engelska, men av de införlivade EU-OPS/JAR-OPS 3-bestämmelserna framgår det klart att operatören har ansvaret för att säkerställa att personalen kan förstå det språk som används i drifthandboken. Som flera berörda aktörer har kommenterat är det en säkerhetsfråga att den operativa personalen kan förstå språket i drifthandboken.
 - Bestämmelserna om minimiutrustningslistan innehåller ytterligare en hänvisning till kommande data för operativ lämplighet som fastställs i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003.
202. För icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg baseras de föreslagna tillämpningsföreskrifterna på ICAO bilaga 6 del II avsnitt 2 och 3 samt bilaga 6 del III avsnitt 3, utan några väsentliga skillnader.
203. För icke-kommersiell specialiserad verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg och kommersiell specialiserad verksamhet baseras de föreslagna tillämpningsföreskrifterna på ICAO bilaga 6 del II avsnitt 2 samt bilaga 6 del III avsnitt 3, utan några väsentliga skillnader.

ORO.SEC – Säkerhet

204. De föreslagna tillämpningsföreskrifterna i OR.OPS.SEC innehåller kraven om att operatörer ska ha inrättat skyddsförfaranden och -utrustning för att skydda cockpit mot brott mot säkerheten. För flygplan gäller kraven för samtliga flygplan som är utrustade med en cockpitdörr och för samtliga flygplan för kommersiell flygtransport med en maximal certifierad startmassa över 45 500 kg och en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av fler än 60 passagerare.

Kravet för helikoptrar ska följas, förutsatt att det finns en cockpitdörr.

205. De föreslagna reglerna baseras på EU-OPS kapitel S och JAR-OPS 3 kapitel S och avspeglar dessa kapitels innehåll och intention. De föreslagna reglerna är också i linje med ICAO bilaga 6 del I.
206. Huvudfrågan här var de berörda aktörernas oro för en eventuell regelkonflikt mellan byråns föreslagna regler om säkerheten under flygning respektive Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002³³. I samförstånd med kommissionen fastställdes att byrån i yttrandet endast skulle behålla de regler som har en tydlig säkerhetsdimension och som inte täcks av förordning (EG) nr 300/2008 eller av ICAO samt att överföra resterande regler till kommissionen för senare utarbetande.

ORO.FC – Flygbesättning

207. De föreslagna tillämpningsföreskrifterna i ORO.FC innehåller kvalificerings-, utbildnings- och kontrollkrav för flygbesättningsmedlemmar.
- I avsnitt 1 fastställs de gemensamma kraven. Det är tillämpligt för såväl icke-kommersiell verksamhet med komplexa motordrivna luftfartyg som annan kommersiell verksamhet.
 - I avsnitt 2 fastställs ytterligare krav för kommersiell flygtransport med undantag för flygtransport med segelflygplan eller ballonger och passagerare enligt visuelflygreglerna (VFR) under dager, som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utelandningsplats och med en maximal varaktighet på 30 minuter, eller inom ett lokalt område som har fastställts av den behöriga myndigheten för
 - enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 5 700 kg för befordran av högst sex personer inklusive piloten, eller
 - enmotoriga helikoptrar som medför högst sex personer inklusive piloten.
 - I avsnitt 3 fastställs ytterligare krav som är tillämpliga på annan kommersiell trafik än kommersiell flygtransport samt på segelflygplans- eller ballongverksamhet och kommersiell flygtransport A-till-A som anges i stycket ovan.
208. De föreslagna reglerna baseras på EU-OPS och JAR-OPS 3 för kommersiell flygtransport samt på utkastet till JAR-OPS 0, 2 och 4 för annan kommersiell trafik än kommersiell flygtransport och icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg. De krav som är tillämpliga på icke-kommersiell trafik är anpassade och helt överensstämmande med ICAO bilaga 6 del II för flygplan och del III avsnitt III för helikoptrar.
209. När det gäller kommersiell flygtransport framhålls följande ändringar i förhållande till EU-OPS/JAR-OPS 3 och utöver de allmänna ändringar som beskrivs i CRD 2009-02b, punkt 89 ff³⁴:

³³ EUT L 97, 9.4.2008, s. 72.

³⁴ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ops/CRD%20a.1%20-%20Explanatory%20Note%20-%20OPS%20Parts.pdf>

- De krav som är tillämpliga på flygplan och helikoptrar harmoniseras så mycket som möjligt, med hänsyn till skillnaderna i operativa egenskaper mellan de båda kategorierna av luftfartyg.
 - Samtidigt som lättnaderna i tillägg 1 till 1.005 a i EU-OPS och tillägg 3.005 f i JAR-OPS 3 har införlivats fullt ut i de föreslagna tillämpningsföreskrifterna, önskade de berörda aktörerna att reglernas proportionalitet skulle beaktas i ökad utsträckning. Viss A-till-A-trafik som har beskrivits ovan har följaktligen omfattats av samma regeluppsättning som annan kommersiell trafik än kommersiell flygtransport. När tröskeln fastställdes beaktades den säkerhetsnivå man kunde räkna med från kommersiell flygtransport samt med medlemsstaternas befintliga lagstiftning. När det gäller helikoptrar betraktas uppgiften om sex personer som en kompromiss mellan små och medelstora helikoptrar och bör täcka in de flesta sightseeingverksamheter. Motorkriteriet anses vara lämpligare än en viktbegränsning på 3 175 kg eftersom detta skulle omfatta vissa komplexa flermotoriga helikoptrar. De största skillnaderna i de föreslagna tillämpningsföreskrifterna gäller operatörens årliga kompetenskontroll samt kraven gällande befälvarkurs, besättningssamarbete (CRM) och övergångsutbildning – de sistnämnda punkterna är av mindre föreskrivande karaktär.
 - Kraven på aktuell flygerfarenhet för samtliga piloter överförs till Del-FCL, närmare bestämt punkt FCL.060, eftersom de ses som en begränsning av de befogenheter som certifikatet medför.
 - Användargodkännandet för FSTD (utbildningshjälpmedel för flygtränning och navigationsprocedurer) har förbättrats så att det omfattar krav på att operatören ska upprätta ett system för att på lämpligt sätt hantera FSTD-ändringar som skulle kunna påverka operatörernas utbildningsprogram.
 - När det gäller sträck/områdes- och flygplatskännedom införlivas inte uttrycket "kvalifikation" eftersom det endast används i samband med flygcertifikat. I EU-OPS/JAR-OPS varken förklaras eller fastställs det vad en sådan kvalifikation är, vem som utfärdar den eller om den är kopplad till certifikatet eller ej. För att undvika begreppsförvirring som skulle kunna leda till systemförvirring, ansåg man att det var bättre att stryka omnämmandet av "kvalifikation" medan man lät kravens innehåll vara oförändrat.
 - Med hänsyn till de synpunkter som inkommit har utbildning i besättningssamarbete (CRM) införts i all utbildning i enpilotsystem. Anledningen till det är att CRM inte enbart handlar om samverkan mellan två piloter inom samma besättning utan även med t.ex. markpersonalen. Här får man också lära sig att på ett effektivt sätt hantera arbetsbelastningen i cockpit, som är en viktig aspekt när det gäller enpilotsverksamhet.
 - Ytterligare krav för enpilotsverksamhet enligt IFR eller under mörker införs baserat på JAA NPA OPS 65, anpassat till ICAO bilaga 6 del I ändring 29.
210. Totalt sett säkerställs överensstämmelse med Del-FCL och det nyligen utvecklade konceptet med data för operativ lämplighet. Detta koncept var till viss del redan integrerat i EU-OPS genom hänvisningen till den gemensamma nämnden för operativ utvärdering (Joint Operational Evaluation Board – JOEB).

211. Följande skillnader i förhållande till ICAO bilaga 6 kan fastställas:

- Ändringar har gjorts i fråga om tillämpningsområdet för att fastställa proportionerliga regler speciellt för CAT-trafik A-till-A. Dessutom har tillägg 1 till 1.005 a i EU-OPS beaktats. Detta utgör en bristande efterlevnad i förhållande till bilaga 6, del I 9.4.4.1 när det gäller antalet operatörskompetenskontroller som ska utföras varje år. Samma sak gäller för bilaga 6 del III avsnitt II 7.4.3.1. till följd av ett införlivande av tillägg 3.005 f i JAR-OPS 3 som gäller verksamhet som utförs enligt VFR under dager genom visuella referenser till marken med icke-komplexa motordrivna helikoptrar.
- Bestämmelser om radiooperatörer och flygnavigatorer ingick inte i EU-OPS och har därför inte heller ingått i den föreslagna texten. Detta utgör en bristande efterlevnad med bilaga 6 del I punkt 9.1.2 i fråga om radiooperatörer. Det finns ingen verksamhet som kräver flygnavigatorer. Även om byrån får reglera dessa besättningsmedlemmars funktion är det dessutom fortfarande medlemsstaterna som är ansvariga för att reglera deras kvalifikation. Detta innebär också att bilaga 6 del I punkt 9.1.3 och bilaga 6 del II punkt 3.9.1.2 gällande flygingenjörer endast delvis införlivas genom dessa regler eftersom certifieringen fortfarande är medlemsstaternas behörighet.
- När det gäller sträck/områdes- och flygplatskännedom kan det till följd av införlivandet av en bestämmelse från tillägg 1 till 1.005 a i EU-OPS konstateras en bristande efterlevnad för verksamhet enligt VFR under dager av flygplan i prestandaklass B med bilaga 6 del I, punkterna 9.4.3.5 och 9.4.3.6 i fråga om tolv månadersperioden.
- Vad gäller enpilotsverksamhet enligt IFR och under mörker anges det inte något särskilt om normen i bilaga 6 del I punkt 9.4.5.3 beträffande inledande kontroll i enpilotsverksamhet samt under förhållanden som är representativa för verksamheten. Den resulterande texten är emellertid densamma som i EU-OPS och har därför inte ändrats, i enlighet med de riktlinjer som kommissionen och EASA-kommittén har enats om.

212. Följande punkter identifieras inför framtida regelarbete:

- Granskning och uppdatering av bestämmelserna om besättningssamarbete (CRM) genom att väga in de erfarenheter som har gjorts under de senaste åren.
- Alternativt utbildnings- och kvalificeringsprogram för kommersiell flygtransport med helikopterverksamhet.

213. De synpunkter som kommit in visar också att utbildningskonceptet för enpilotsverksamhet är kontroversiellt och kan behöva granskas ytterligare. Det har emellertid inte lämnats många detaljerade förslag till förbättringar. Byrån kan lägga till en ytterligare regleringsuppgift rörande detta längre fram, i avvaktan på ytterligare förslag till regelarbete från de berörda aktörerna.

ORO.CC – Kabinbesättning

214. De föreslagna tillämpningsföreskrifterna i ORO.CC innehåller de utbildnings-, kontroll- och giltighetskrav som alla operatörer som använder luftfartyg med kabinbesättning ska följa för att säkerställa kabinbesättningsmedlemmars fortlöpande utbildning.
- I avsnitt 1 fastställs gemensamma krav som är tillämpliga på kommersiell flygtransport (CAT) samt på icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg.
 - I avsnitt 2 fastställs ytterligare krav som endast är tillämpliga för kommersiell flygtransport.
215. De föreslagna reglerna baseras på befintliga krav: närmare bestämt kapitel O i EU-OPS och JAR-OPS 3. TGL 44³⁵, som publicerades av JAA och innehåller avsnitt 2 i JAR-OPS 1 (AMC och IEM (Interpretative Explanatory Material – förklarande tolkningsmaterial), har också beaktats.
216. Kraven överensstämmer med ICAO bilaga 6 del I kapitel 12 för flygplan och del III kapitel 10 för helikoptrar. De föreslagna reglerna är liksom kraven i EU-OPS och JAR-OPS 3 mer detaljerade än de krav som anges i motsvarande ICAO-normer. De detaljerade ICAO-rekommendationer som står angivna i ICAO Doc 7192-AN/857 *Training manual Part E-1 for Cabin Attendants' safety training* (andra utgåvan – 1996) har emellertid också beaktats.
217. Med tanke på att EU-OPS-kraven i de flesta fall har efterlevts på frivillig basis för icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg, kan följande huvudskillnader i förhållande till kapitel O i EU-OPS och JAR-OPS 3 konstateras för båda typerna av verksamhet:
- Tillämpningsområde (ORO.CC.005): De föreslagna reglerna i avsnitt 1 "Gemensamma krav" ska tillämpas på icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg samt på kommersiell flygtransport.
 - Fastställande av det minsta antalet kabinbesättningsmedlemmar (ORO.CC.100): EU-OPS-kravet (OPS 1.990 b.2) har förtydligats för att säkerställa att luftvärdighetsreglerna och tillhörande certifieringsspecifikationer som är relevanta för kabinbesättningen tolkas och hanteras på samma sätt av operatörerna. I synnerhet certifieringskraven gällande nödutrymningsdemonstrationen, direkt sikt över passagerarkabinen och nödvändigt antal säten för kabinbesättningen måste beaktas när man fastställer det lägsta antalet kabinbesättningsmedlemmar som krävs för verksamheten. Erfarenheterna har nyligen visat att man ser olika på vilka certifieringsprocesser som krävs för att godkänna enskilda luftfartygs särskilda kabinkonfiguration och/eller hur de påverkar fastställandet av det lägsta antal kabinbesättningsmedlemmar som krävs för verksamheten. Av en haveriutredningsrapport framgick det t.ex. att det lägsta antal kabinbesättningsmedlemmar som angavs i den berörda operatörens drifthandbok var lägre än det som angavs i den relevanta nödutrymningsdemonstration/-analys som tillämpas på detta luftfartyg.

35

JAA Administrative & Guidance Material – Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) – LEAFLET No 44: JAR-OPS 1 AMT 13 section 2 updated to incorporate section 2 TEXT PROPOSALS from SUSPENDED JAA NPAs.

- Kontroll av kabinchefsutbildning (ORO.CC.115 d och ORO.CC.260 a 2): Att det i EU-OPS saknades kontroll enbart för denna utbildning betraktades av de flesta som en inkonsekvens. Detta har nu korrigerats, vilket rekommenderades i de reaktioner som inkom under samrådsprocessen.
- Utbildning på en specifik luftfartygstyp och operatörsrelaterad övergångsutbildning (ORO.CC.125): I EU-OPS ingick alla sådana utbildningselement i en enda övergångsutbildning. Det har gjorts klar åtskillnad mellan utbildningsmoment som är gemensamma för samtliga luftfartyg av samma typ och utbildningsmoment som är operatörsspecifika. Därigenom är man konsekvent med det arbete som pågår med processen för data för operativ lämplighet (OSD). Detta kan också förenkla tillgodoräkandet av utbildning i framtiden.
- Skillnadsutbildning (ORO.CC.130): Som efterlystes i reaktionerna med tanke på tydligheten, omfattas denna utbildning nu av ett krav som är åtskilt från kravet för utbildning på en specifik luftfartygstyp och operatörsrelaterad övergångsutbildning. Detta underlättar också kopplingen till lämpliga element i de data för operativ lämplighet som avses ovan.
- Giltighetsperioder för utbildning och kontroll (ORO.CC.140 e och 145 c): Den bristande tydligheten i EU-OPS när det gäller dessa aspekter visar sig också genom de olika tolkningar som de berörda aktörerna har gett uttryck för i de reaktioner som inkommit på CRD-dokumentet och har behandlats på motsvarande sätt. Hänsyn har här också tagits till de bestämmelser som anges i TGL 44 (avsnitt 2 i JAR-OPS 1).
- Kabinbesättningsintyg (CCA) (ORO.CC.210): Kabinbesättningsmedlemmar som utför CAT-trafik ska enligt grundförordningen innehålla ett kabinbesättningsintyg. De kompletterande tillämpningsföreskrifterna ingår i en särskild bilaga (Del-CC) till kommissionens förordning om personal inom luftfart. Kabinbesättningsintygen måste ha behållits och får även begränsas, upphävas eller återkallas om innehavarna brister i efterlevnaden. Detta skiljer sig från de intyg avseende säkerhetsutbildning som krävs enligt EU-OPS, där det inte fanns några villkor om giltighet och användning för innehavaren. Jämfört med det ursprungliga NPA-förslaget är kravet på typutbildning för luftfartyg inte längre något villkor för att kabinbesättningsintyget ska utfärdas, vilket har efterlysts från många håll. Men giltig typkvalifikation för luftfartyg finns fortfarande kvar som ett villkor för att innehavaren ska få använda kabinbesättningsintyg.
- Förteckning över typkvalifikationer för luftfartyg för innehavare av kabinbesättningsintyg (ORO.CC.215 b.2): Enligt grundförordningen måste kabinbesättningsintyget alltså vara giltigt. Liksom all annan personal inom civil luftfart måste följande regler krävas att innehavarna ständigt följer dem. Detta är i säkerhetens intresse och stöder ett harmoniserat genomförande och en harmoniserad tillsyn och standardisering. Detta får allt större betydelse så som flygbranschen nu ser ut, med ett växande antal kabinbesättningsmedlemmar som arbetar för olika operatörer under sitt yrkesliv och med allt fler kabinbesättningsmedlemmar som arbetar på frilans- och säsongsbasis eller som arbetar för mer än en operatör samtidigt. Eftersom kabinbesättningsintyget ska utfärdas efter grundutbildningen kan

det dessutom endast styrkas att innehavaren fortlöpande har följt alla tillämpliga säkerhetsbestämmelser som krävs om intyget kompletteras med en förteckning över typkvalifikationer för luftfartyg som operatörerna ska tillhandahålla till varje innehavare av kabinbesättningsintyg som de anställer. Detta alternativ ansågs vara mer praktiskt genomförbart än att kräva att kabinbesättningsintyget skulle återutfärdas och/eller återvalideras.

- Tjänstgöring på mer än en typ eller variant (ORO.CC.250): begränsningen till tre typer eller till fyra typer med myndighetens godkännande är densamma som i EU-OPS. De skillnader som är värda att notera gäller hur man fastställer typer och varianter, som har utarbetats för att överensstämja med det arbete som pågår om OSD-processen som är av relevans för kabinbesättningen.
218. Överensstämmelse med Del-CC samt med ORO.FC och ORO.TC har också säkerställts där detta varit relevant.
219. Samrådsprocessen visade tydligt att det råder ett brett samförstånd mellan medlemsstater och berörda aktörer om att gemensamma kriterier eller normer behöver utarbetas på EU-nivå för godkännande av utbildningsorganisationer för kabinbesättningar, för kvalifikationer av lärare och examinators samt för utbildningshjälpmedel. Med förbehåll för att lagstiftaren är samstämmig och enig om den rättsliga grunden föreslår därför byrån att dessa frågor ska behandlas i kommande regleringsuppgifter.

ORO.TC – Teknisk besättning i HEMS-, HHO- eller NVIS-verksamhet

220. De föreslagna tillämpningsföreskrifterna i ORO.TC innehåller de gemensamma utbildnings- och kontrollkraven när ett luftfartyg brukas med tekniska besättningsmedlemmar i kommersiell flygtransport med ambulansflygningar (HEMS), vinschoperation utförd från helikopter (HHO) och verksamhet med visualiseringssystem för mörkerflygning (NVIS). Ytterligare specifika krav gällande utbildning av tekniska besättningsmedlemmar som är lämplig för den aktuella verksamheten finns i SPA.HEMS, SPA.HHO och SPA.NVIS.
221. Tekniska besättningsmedlemmar eller personal som utför specialiserade arbetsuppgifter inom specialiserad verksamhet (bruksflygning) behandlas för närvarande inte i detta kapitel. Deras utbildningskrav som gäller specifik bruksflygning kommer att ingå i Del-SPO med tillhörande AMC och vägledande material. Byrån kan längre fram komma att besluta att se över kraven i ORO.TC för att inbegripa tekniska besättningsmedlemmar som utför vissa bruksflygningsuppgifter.
222. De föreslagna reglerna baseras på JAR-OPS 3 kapitel O. Utöver de allmänna ändringar som beskrivs i CRD 2009-02b, punkt 89 ff., ska följande ändringar framhållas:
- Bestämmelsernas omfattning och tillämpning har definierats bättre och en definition av tekniska besättningsmedlemmar i CAT HEMS-, HHO- och NVIS-verksamhet föreslås.
 - Eftersom det inte nämns något om de tekniska besättningsmedlemmarnas hälsotillstånd i de grundläggande kraven för flygdrift, har de lämpliga

bestämmelserna från JAR-OPS 3 om den inledande medicinska undersökningen eller bedömningen bara behållits i det vägledande materialet.

- Bestämmelserna om helikoptertyper och begränsning av högsta antalet typer har i princip införlivats från JAR-OPS 3. Vissa ändringar gjordes emellertid eftersom det i allmänhet inte finns några fastställda typer för tekniska besättningsmedlemmar. En del operatörer använder de typer som har fastställts för flygbesättningen. Med tanke på tillämpningsområdet för HEMS-, HHO- och NVIS-verksamhet bör hänsyn tas till skillnader i den utrustning och de förfaranden som används. Den begränsning som anges i JAR-OPS 3 har därför införlivats i AMC genom att kräva att operatören ska ange det högsta antalet typer i sin drifthandbok, med hänsyn till de särskilda förutsättningar som de tekniska besättningsmedlemmarna arbetar under.

223. Överensstämmelsen med ORO.FC och ORO.CC har säkerställts.

IV. Översikt över skillnader

Skillnader i förhållande till EU-OPS/JAR-OPS 3

224. Följande tabell ger en översikt över skillnaderna mellan Del-ORO och EU-OPS/JAR-OPS 3 samt en motivering till varje skillnad.

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
EU-OPS 1.1.75 c.1 och JAR-OPS 3.175 c.1	ORO.GEN.105 och ORO.GEN.115	Konceptet att den som ansöker om ett drifttillstånd inte får inneha ett drifttillstånd utfärdat av en andra myndigheter om detta inte särskilt har godkänts av de berörda myndigheterna har strukits	Denna bestämmelse är överflödig eftersom ett drifttillstånd som har utfärdats i enlighet med Del-ORO kommer att vara giltigt i samtliga medlemsstater.
1./3.035 Kvalitetssystem	ORO.GEN.200	Ingen hänvisning till kvalitetssystem, utan till ledningssystem, vilket omfattar säkerhetsstyrning och övervakning av efterlevnaden	Överensstämmelse med ICAO:s normer och rekommenderade praxis om system för säkerhetsstyrning (SMS)
1./3.037 Haveriförebyggande flygsäkerhetsprogram	ORO.GEN.200	Haveriförebyggande flygsäkerhetsprogram har efterträtts av ICAO:s system för säkerhetsstyrning (SMS) som genomförs genom ORO.GEN.200	Överensstämmelse med ICAO:s normer och rekommenderade praxis om system för säkerhetsstyrning (SMS)

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
EU-OPS 1.165 c.1 ii Leasing	ORO.AOC.110 a	Det finns inget krav att införa villkor i leasingavtalet som utgör en del av detta godkännande Formuleringen om att alla avvikelser från de krav som föreskrivs i kapitel K, L och/eller OPS 1.005 b ska meddelas och vara godtagbara för myndigheten har strukits	Det anses inte finnas något behov att införa villkor för inhyrning utan besättning av luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland eller för inhyrning utan besättning från en annan gemenskapsoperatör, eftersom detta anses vara en modifikation av drifttillståndet, och luftfartygen som anges på ett drifttillstånd måste följa Del-CAT och ha ett luftvärdighetsbevis som är utfärdat i enlighet med Del-21.
EU-OPS 1.165 c.3 A Leasing	ORO.AOC.110 d	Kravet att myndigheten ska undanta operatören från den relevanta bestämmelsen i OPS Del 1 har strukits	När det gäller uthyrning utan besättning har luftfartyget strukits från uthyrarens drifttillstånd och luftfartyget kommer att brukas under inhyrarens operativa ledning. De kommande EU-reglerna om flygdrift gäller endast för EU-operatörer. Det finns därför inget behov att undanta EU-operatören från relevanta OPS-krav om luftfartyget brukas av en icke-EU-operatör.
1./3175 i.2	ORO.AOC.135 a	Hänvisningen till "underhållssystem" har strukits	Täcks genom förordning (EG) nr 2042/2003

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
EU-OPS 1.185 e och JAR-OPS 3.185 d	Ej relevant	Det finns inget krav på att ansökan om förnyelse av ett drifttillstånd ska ha ingivits senast 30 dagar före giltighetstidens utgång, om inte annat särskilt överenskommits.	Drifttillståndet ska utfärdas för en obegränsad giltighetstid.
JAR-OPS 3.175 c.3	Ej relevant	Den som ansöker om drifttillstånd är inte skyldig att registrera de helikoptrar som ska brukas inom ramen för drifttillståndet i den stat som är ansvarig för att utfärda drifttillståndet	Täcks genom förordning (EG) nr 1008/2008
1./3.155 a.1	ORO.MLR.115 e	"även om operatören upphör att vara arbetsgivare för den besättningsmedlemmen, förutsatt att detta ligger inom de tidsramar som föreskrivs i punkt c" har lagts till.	Klargörande, som svar på de synpunkter som inkommit.
1./3.155 a.2	ORO.MLR.115 f	Tillämpningsområdet har utvidgats till all dokumentation, inte bara sådan som avser flygtjänstgöring, tjänstgöringstider och viloperioder. "förutsatt att detta ligger inom de tidsramar som föreskrivs" har lagts till.	För fullständighet och klargörande, som svar på de synpunkter som inkommit.

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
1./3.1040 c	Ej relevant	Följande text från EU-OPS/JAR-OPS 3 har inte införlivats: "Om inte annat är godkänt av myndigheten, eller föreskrivet genom nationell lagstiftning, ska operatören upprätta drifthandboken på engelska. Dessutom får operatören översätta och använda handboken, eller delar av den, på ett annat språk".	Enligt EU-OPS/JAR-OPS 3 ska drifthandboken visserligen upprättas på engelska, men det är också tillåtet att översätta handboken till ett annat språk. Men eftersom EU betraktar alla officiella språk som jämbördiga, har det tillhörande stycket från EU-OPS/JAR-OPS 3 inte införlivats. Man kan också ifrågasätta om det inte skulle kunna utgöra en säkerhetsrisk att en engelsk drifthandbok används av besättningsmedlemmar som inte har engelska som modersmål. Detta behandlas genom den norm som har kopierats från EU-OPS/JAR-OPS 3 där det krävs att all personal ska kunna förstå det språk som används i de delar av drifthandboken som avser deras uppgifter och ansvar.
1./3.1040 i	ORO.MLR.100 g	Har ändrats för att endast gälla de ändringar som ska anmälas, dvs. för att utesluta redaktionella ändringar.	För att klargöra och anpassa texten till den nya strategin om förhandsgodkännanden

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
1./3.1055	ORO.MLR.110	Har ändrats för att resedagboken ska kunna föras på annat sätt än i tryckt form. Innehållet i resedagboken ska presenteras som godtagbara sätt att uppfylla kraven.	För att ge flexibilitet och stödja de tekniska framstegen. Att den måste vara i tryckt form anges inte i ICAO:s normer och rekommenderade praxis.
Tillägg 1 till OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115 b och c	Tabellerna för dokumentarkiveringsperioder har slagits samman. Teknisk journal för flygplan har strukits. Kabinbesättningsintyg har lagts till. Journal över doser av strålning från kosmos och solen har inte överförts.	Tabellerna har slagits samman, för tydlighetens och enkelhetens skull. Den tekniska journalen för flygplan har strukits, eftersom detta täcks i luftvärdighetsreglerna. Kabinbesättningsintyget har lagts till för att avspegla de nya kabinbesättningsreglerna. Journal över doser av strålning från kosmos och solen har inte överförts eftersom detta inte är en fråga som hör till luftfartssäkerhetens tillämpningsområde.
Tillägg 1 till EU-OPS 1.005 a punkt 31 Tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 f punkt 18	Ej relevant	Texten har inte införlivats	Inga kriterier för en förkortad befälhavarutbildning anges. Artikel 14 i grundförordningen måste användas.
1/3.105 d	ORO.FC.145 d + e	Klargörande av FSTD-användargodkännandet Nytt stycke för att säkerställa fortsatt överensstämmelse och korrekt hantering av ändringar i ett FSTD som kan påverka operatörens utbildningsprogram	Problem att införliva EU-OPS/JAR-OPS 3 Lika villkor Anpassning till ORA.FSTD och ORA.ATO

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
Ej relevant	ORO.FC.145 b	Ny punkt har lagts till för att specificera att obligatoriska OSD-element ska beaktas i utbildningskurserna	Hänsyn ska tas till data för operativ lämplighet (OSD)
1/3.943 a	Ej relevant	Texten har inte införlivats	Gammal övergångsbestämmelse
EU-OPS 1.955 a.2	ORO.FC.105 b.3	Texten har anpassats till JAR-OPS 3.955 a	Av formuleringen i EU-OPS framgår att piloter som börjar hos en operatör när de sedan tidigare är kvalificerade som befälhavare hos en tidigare operatör måste fullgöra ytterligare en befälhavarutbildning hos den nya operatören innan de kan utses till befälhavare av den nya operatören. JAR-OPS 3 är mer logisk i detta hänseende.
EU-OPS 1.978 b + e	Ej relevant	Hänvisningen till krav om aktuell flygerfarenhet har inte införlivats	FCL-kraven kan inte utvidgas genom ATQP. Utvidgningen avseende aktuell flygerfarenhet finns redan i FCL.060.
EU-OPS 1.978 f	Ej relevant	Kravet om den utsedda befattningshavarens ansvar har inte införlivats	Överflödigt med de allmänna och drifttillståndsspecifika organisationskraven

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
Tillägg 1 till EU-OPS 1.978 c 1	Ej relevant	Meningen i punkt c.1 som innebär att det är möjligt att upprätta en annan, likvärdig metod än en formell säkerhetsbevisning har inte införlivats	Det har inte kunnat fastställas vad detta skulle kunna vara för alternativ. En liknande mening infördes i ACJ till tillägg 1 till JAR-OPS 1.978 c.1 i punkt 4. EU-OPS-tillägget är nu alternativa sätt att uppfylla kraven och så som de tillhörande ACJ är formulerade förefaller det tyda på att det vore lämpligt att använda processen för alternativa sätt att uppfylla kraven för att se till att ett sådant alternativ är tillgängligt för alla
Tillägg 2 till OPS 1.940 a.2	ORO.FC.202 a.7	Besättningssamarbete (CRM) i enpilotverksamhet har införts	För besättningssamarbete (CRM) i enpilotverksamhet gäller flera distinkta faktorer som inte tillämpas på flerpilotverksamhet
Tillägg 2 till OPS 1.940 a.5	ORO.FC.202 c	Minsta antal flygtimmar i enpilotverksamhet under mörker	NPA OPS 65 och ICAO ändring 29 till bilaga 6 Im som JAAC, EASA och ASC beslöt skulle vara en av de JAA NPA som skulle införas i de första tillämpningsföreskrifterna
Ej relevant	ORO.FC.100 e.2	Specifikation av FTL för besättningsmedlemmar som arbetar som frilans har lagts till	På uppdrag av Flygsäkerhetskommittén för att klargöra vem som har ansvaret för överensstämmelsen med FTL-kraven när piloter arbetar med mer än en operatör

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
JAR-OPS 3.988	Definitioner från ORO.TC och bilaga I	Definition av teknisk besättningsmedlem har införts och tillämpningsområdet för ORO.TC har avgränsats bättre	JAR-OPS 3 kapitel O är tillämpligt på andra kabinbesättningsmedlemmar än flygbesättningen. Dessa övriga besättningsmedlemmar har identifierats som besättningsmedlemmar i CAT HEMS-, HHO- och NVIS-verksamhet. När det gäller kabinbesättningen krävs det enligt JAR-OPS 3 redan överensstämmelse med kapitel O i JAR-OPS 1/EU-OPS
JAR.OPS 3.995 a.2	Vägledande material till ORO.TC	Enligt JAR-OPS 3 krävs det en inledande medicinsk undersökning eller bedömning. I grundförordningen fastställs den rättsliga grunden för medicinska krav på kabinbesättningen i ER 7 b (grundläggande krav). Det finns inget jämförbart krav för teknisk besättning. I enlighet med OPS.001 ToR har kraven därför endast införlivats som vägledande material.	Olika rättslig grund
JAR-OPS 3.1030 a	Ej relevant	Text om högsta antal typer har inte införlivats	Det finns inga typer som har fastställts för tekniska besättningsmedlemmar
Ej relevant	ORO.TC.105 b.2	Specifikation av FTL för besättningsmedlemmar som arbetar som frilans har lagts till	I linje med de ändringar som har gjorts för flyg- och kabinbesättningen

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
EU-OPS Kapitel O OPS 1,988	Implementeringsförrordningen Del-CC samt bilaga I till förordningen om flygdrift	Definition av kabinbesättning	För tydlighetens och rättssäkerhetens skull, med tanke på de ändringar som har skett sedan definitionen utarbetades för publicering i JAR-OPS 1 år 1993.
OPS 1.990 b 2	ORO.CC.100 b.1	Text om hur minsta antalet kabinbesättningsmedlemmar ska fastställas	EU-OPS-kravet är inte tillräckligt tydligt, vilket leder till olika tolkning och genomförande, något som skulle kunna påverka säkerheten (särskilt i fråga om nödutgångar i golvhöjd vid en nödsituation och evakuering). Att se till att det minsta antalet kabinbesättningsmedlemmar fastställs med hänsyn till certifieringsspecifikationerna som är relevanta för kabinbesättningsverksamheten och som gäller för kabinkonfigurationer som är unika för operatörernas luftfartyg (gäller TC, STC eller ändring av TC) Lika villkor
OPS 1.990 c	Ej relevant	Myndigheten kräver ytterligare kabinbesättningsmedlemmar under exceptionella förhållanden	Har ej införlivats i Del-ORO, eftersom detta täcks av artikel 14.1 i förordning nr 216/2008.

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
OPS 1.995 b	ORO.CC.110 a.2	Minimikrav eller minimivillkor när det gäller hälsotillstånd för att tilldelas arbetsuppgifter och tjänstgöra som kabinbesättning i CAT	Olika rättslig grund I de detaljerade kraven i Del-MED anges intervall för medicinska bedömningar och medicinska krav för att bedöma hälsotillstånd
OPS 1.995 c	ORO.CC.210 a	Minimikrav eller minimivillkor när det gäller kabinbesättningsintyg för att tilldelas arbetsuppgifter och tjänstgöra som kabinbesättning i CAT	Olika rättslig grund I de detaljerade kraven i Del-CC och Del-ORO anges att intygens giltighet måste upprätthållas
OPS 1.1000 c	ORO.CC.260 a 2	Nytt krav för att kontrollera kabinchefskursen	Skillnad till följd av samrådet Det har lagts till en kontroll, som anses krävas för att se till att kabinchefskursen, liksom all annan utbildning, genomförs med godkänt resultat samt att lämplig kompetensnivå har uppnåtts

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
OPS 1.1005 a och b	Del-CC (CC.CCA.100) Del-ARA Kapitel CC	Nytt tillämpningsområde och nya villkor för intyget	Olika rättslig grund Beslutet att godkänna operatörer och/eller utbildningsorganisationer ligger fortfarande hos medlemsstaten, på samma sätt som i EU-OPS. Till skillnad från EU-OPS-intyget avseende säkerhetsutbildning måste kabinbesättningsintyget alltså vara giltigt för att det tillsammans med förteckning över typkvalifikationer för luftfartyg ska styrka att innehavaren är kvalificerad för tjänstgöring.
OPS 1.1005 b, d och e	ORO.AOC.120	I driftsspecifikationerna till drifttillståndet ska det anges om en operatör har godkänts för att tillhandahålla kabinbesättningsutbildning och/eller utfärda intyg.	Olika rättslig grund För att säkerställa viss harmonisering av processerna har grundläggande gemensamma bestämmelser lagts till i ORO.AOC för operatörer (och i Del-ARA kapitel CC för utbildningsorganisationer)
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Övergångs- och skillnadsutbildning har lagts i olika regler	Skillnad till följd av samrådet Ny regel och lydelse för skillnadsutbildning som klart skiljer sig från typutbildning för luftfartyg och operatörens övergångsutbildning

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
Ej relevant	ORO.CC.125 b ORO.CC.130 c ORO.CC.250 b	Hänvisningar till OSD	För att beakta OSD har en ny punkt lagts till i syfte att specificera att obligatoriska OSD-element ska beaktas i utbildningskurserna Lydelsen i ORO.CC.205 b om fastställande av varianter som nya typer innehåller ett par ändringar i syfte att säkerställa överensstämmelse med bestämmelserna som är ett resultat av data för operativ lämplighet.
Ej relevant	ORO.CC.110 b.2	Specifikation av FTL för besättningsmedlemmar som arbetar som frilans har lagts till	På uppdrag av Flygsäkerhetskommittén för att klargöra vem som har ansvaret för överensstämmelsen med FTL-kraven när kabinbesättningen arbetar med mer än en operatör
OPS 1.1015 c	ORO.CC.140 e.3	Giltighetsperioden för utbildningsmoment med treårsintervall har lagts till när det gäller återkommande utbildning	Skillnad till följd av samrådet För att åtgärda att EU-OPS inte är tillräckligt tydlig när det gäller den exakta giltighetsperioden för de utbildningsmoment som måste fullgöras åtminstone vart tredje år

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
OPS 1.1020	ORO.CC.145 c	En giltighetsperiod har lagts till	För att åtgärda att EU-OPS inte är tillräckligt tydlig på denna punkt. Eftersom godtagbara sätt att uppfylla kraven/vägledande material inte får strida mot en regel, har det införts bestämmelser som först fanns i avsnitt 2 i JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020 a) om tillämplig giltighetsperiod samt om flexibilitet för operatörer att under vissa omständigheter ersätta repetitionsutbildning med återkommande utbildning
Tillägg 1 till OPS 1.1005 h.1 i	Ej relevant	Texten om den grundläggande CRM-kursen för kabinpersonal som redan arbetar som kabinbesättningsmedlemmar vid nästa återkommande utbildning har inte införlivats	Gammal övergångsbestämmelse som inte längre är relevant
Tillägg 1 till OPS 1.1010 j	Ej relevant	Texten om inledande utbildning för undvikande av smittsamma sjukdomar har inte införlivats	Gammal övergångsbestämmelse som inte längre är relevant
Tillägg 1 till OPS 1.1015 + tillägg 1 till OPS 1.1020	ORO.CC.140 c.2 ii ORO.CC.145 b.3	Utbildning om säkerhetsdörren i cockpit har införts som treårsmoment inom återkommande utbildning och repetitionsutbildning	Skillnad till följd av samrådet, med hänsyn till kabinpersonalens betydelse vid en säkerhetshändelse

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
JAR-OPS 3 Kapitel O Tillägg 1 till JAR-OPS 3.988 c	Del-ORO Kapitel CC	Lättnader från utbildningsmoment som kabinpersonal för helikoptrar inte behöver täcka enligt JAR-OPS 3 anges inte specifikt.	I Del-ORO hänvisas det till "luftfartyg", vilket innebär att alla regler är tillämpliga på verksamhet med flygplan och helikoptrar, och listan med förkortningar behövs inte längre eftersom de föreslagna reglerna klart anger att utbildning endast ska behandlas "när det är lämpligt" för utrustning "som medförs ombord" och/eller "som är relevant för det luftfartyg där verksamhet ska utövas"

Skillnader i förhållande till ICAO bilaga 6 för Del-ORO

225. Följande tabeller ger en översikt över vilka normer i ICAO bilaga 6 i Del I och Del III avsnitt 1 och 2 som omfattas av tillämpningsområdet för detta yttrande³⁶ och som anses antingen inte ha införlivats eller också ha införlivats på ett sådant sätt att detta inte överensstämmer med motsvarande normer i ICAO bilaga 6. Vissa av de angivna punkterna ligger utanför grundförordningens tillämpningsområde och kan behöva behandlas av medlemsstaterna.

Hänvisning till bilaga 6 del I/III	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden
Del I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Inledande kontroll i enpilotsverksamhet samt under förhållanden som är representativa för verksamheten anges inte särskilt

³⁶ Det gäller framför allt ICAO:s normer om underhåll och operatörens underhållskontroll som inte tas upp här.

Hänvisning till bilaga 6 del I/III	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden
Del I 9.4.4.1 Del III avsnitt II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	Operatören behöver endast utföra en kompetenskontroll innan VFR-verksamhet utövas under dager med flygplan i prestandaklass B under säsonger som inte är längre än åtta månader i följd. Kompetenskontroller får utföras i endast en typ i fråga om flygbesättningsmedlemmar som utför helikopter verksamhet under dager samt sträckor där navigering sker genom visuella referenser till marken med icke-komplexa motordrivna luftfartyg, förutsatt att den typ som är minst aktuell används. Årlig kompetenskontroll för kommersiell flygtransport med passagerare som utförs enligt visuellflygreglerna (VFR) under dager, som påbörjas och avslutas på samma flygplats eller utelandningsplats och med en maximal varaktighet på 30 minuter, eller inom ett lokalt område som har fastställts av den behöriga myndigheten, med enmotoriga propellerdrivna flygplan med en maximal certifierad startmassa på högst 5 700 kg för befordran av högst sex personer inklusive piloten eller enmotoriga helikoptrar som medför högst sex personer inklusive piloten.
Del I, 9.1.2	Ej relevant	Certifiering av radiooperatörer ligger utanför grundförordningens tillämpningsområde och är alltså medlemsstaternas ansvar.
Del I, 9.1.3	ORO.FC.110	Certifiering av flygmaskinister ligger utanför grundförordningens tillämpningsområde och är alltså medlemsstaternas ansvar.

Hänvisning till bilaga 6 del I/III	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden
Del I, 9.1.4	Ej relevant	Flygnavigatör krävs inte. Certifiering av flygnavigatörer ligger utanför grundförordningens tillämpningsområde och är alltså medlemsstaternas ansvar.
Del I, 9.4.3.5 och 9.4.3.6	ORO.FC.105 c	I stället för 12 månader införs en 36-månadersperiod för flygplatser för flygbesättningar som tjänstgör på flygplan i prestandaklass B enligt VFR under dagen.
Del I, 10.3 b-f Del III, 8.3 b-f	Ej relevant	Några särskilda uppgifter om kunskaper, utbildning, erfarenhet eller giltighetsperioder anges inte i fråga om flygklarare.

V. Lista över föreslagna regleringsuppgifter

226. Följande tabell ger en översikt över de föreslagna regleringsuppgifterna för Del-ORO. När det gäller kapitel GEN bottenar de framför allt i ett behov att se över de relevanta ARO- och ORO-bestämmelserna om säkerhetsstyrning och riskbedömning efter publiceringen av den nya ICAO bilaga 19 gällande säkerhetsstyrningsnormer och rekommenderade praxis och i linje med genomförandet av det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (EASP).

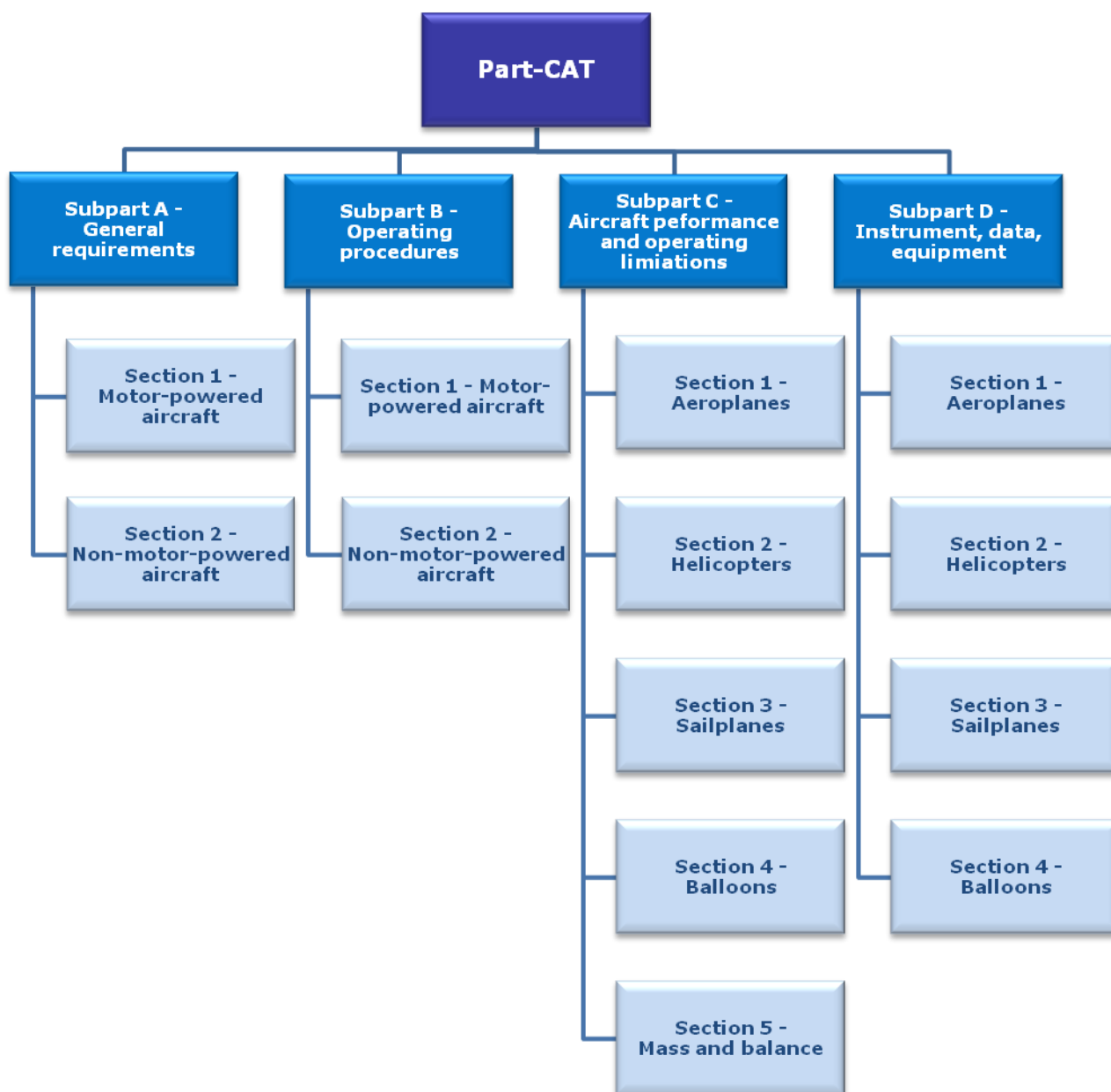
Del, regelhänvisningar	Tillämpningsområde	Hänvisning till RMP
ORO.GEN.120	Tillhandahålla vägledande material för hur man visar att säkerhetsmålet för tillämpningsföreskriften har uppfyllts vid en ansökan om godkännande av ett alternativt sätt att uppfylla kraven.	MDM.094 a + b
ORO.GEN Avsnitt 2	Se över kraven med tanke på den senaste utvecklingen inom ICAO (publicering av den nya bilagan 19) och framför allt behandla styrningen av säkerhetsrisker som uppstår till följd av samverkan med andra organisationer/så att de hanteras på ett bättre sätt av organisationer som den egna organisationen samverkar med.	MDM.094 a+b

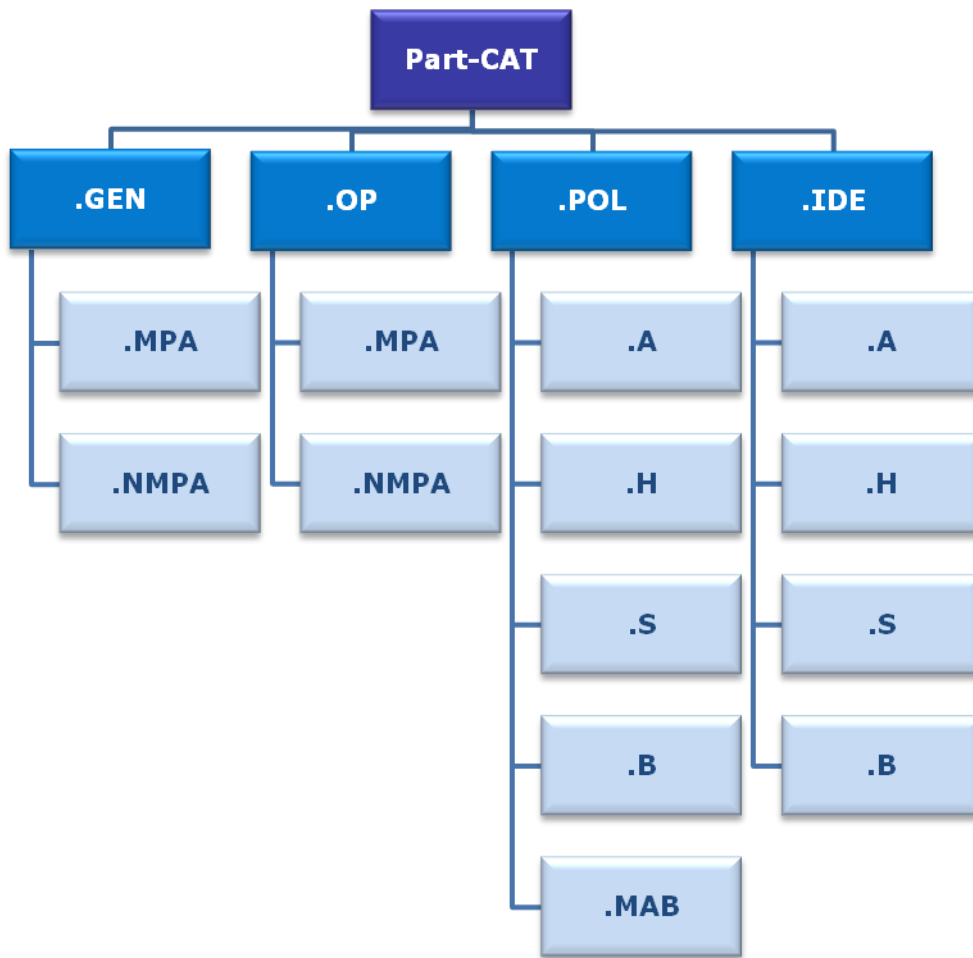
Del, regelhänvisningar	Tillämpningsområde	Hänvisning till RMP
ORO.AOC.125	Behandla icke-kommersiell trafik av luftfartyg som omfattas av ett drifttillstånd.	OPS.075
ORO.FC	Granska och uppdatera bestämmelserna om besättningssamarbete (CRM) genom att väga in de erfarenheter som har gjorts under de senaste åren.	OPS.094
ORO.FC	Utarbeta ett alternativt utbildnings- och kvalificeringsprogram för kommersiell flygtransport med helikopterverksamhet.	OPS.088 a+b

Bilaga IV – Del-CAT(A,H)

I. Tillämpningsområde

227. Del-CAT innehåller tekniska krav för kommersiell flygtransport med flygplan, helikoptrar, segelflygplan och ballonger. Den består av fyra olika kapitel som i sin tur delas in i avsnitt som innehåller regler som är specifika för respektive kategori av luftfartyg. Vissa avsnitt vidareindelas i sin tur.
228. Kapitlen följer en struktur som är jämförbar med de grundläggande kraven i bilaga IV i grundförordningen, EU-OPS/JAR-OPS 3 och ICAO bilaga 6 del I.
229. Regelstrukturen, och framför allt avsnitt och underavdelningar av dessa, har utformats så att kraven för ytterligare kategorier av luftfartyg, eller specifik verksamhet, i framtiden skulle kunna läggas till utan att man behöver göra några ändringar i den befintliga regeltexten eller i den befintliga strukturen. Det ska noteras att kraven för luftskepp, tiltrotorluftfartyg och obemannade antensystem kommer att utarbetas i framtida regleringsuppgifter.
230. Figur 9 och 10 innehåller en översikt över strukturen i Del-CAT.
231. Denna motivering gäller endast de avsnitt som avser CAT-trafik med flygplan och helikoptrar:
- CAT.GEN.MPA,
 - CAT.OP.MPA,
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB och
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Figur 9: Strukturen i Del-CAT – Rubriker

Figur 10: Strukturen i Del-CAT – Regelbeteckningar

II. Översikt över reaktioner

- 232. De reaktioner som inkommit visade i allmänhet att det fanns ett brett stöd för CRD-versionen av Del-CAT.
- 233. Majoriteten av de berörda aktörerna ställde sig bakom graden av överensstämmelse mellan de föreslagna reglerna och EU-OPS respektive JAR-OPS 3, den föreslagna balansen mellan tillämpningsföreskrifter och AMC-material samt den föreslagna regelstrukturen.
- 234. CRD-texten för CAT-trafik med helikoptrar väckte farhågor inom vissa områden, men när det gäller CAT-trafik med flygplan godtog de flesta delarna av texten generellt.

III. Översikt över skillnader

Skillnader i förhållande till EU-OPS/JAR-OPS 3

- 235. EU-OPS- och JAR-OPS 3-regler som innehåller ett säkerhetsmål har bibehållits som en tillämpningsföreskrift. EU-OPS- och JAR-OPS 3-regler som entydigt innehåller ett sätt att uppfylla ett säkerhetsmål har flyttats till AMC-nivå. I många fall har tilläggen

till EU-OPS och JAR-OPS 3 betraktats som ett sätt att uppfylla kraven och har införlivats som AMC. I de fall där det inte varit möjligt att göra en klar åtskillnad mellan ett säkerhetsmål och ett sätt att uppfylla ett säkerhetsmål har regeltexten bibehållits som tillämpningsföreskrift.

236. När det fanns ett påvisat behov av ett mer proportionerligt förhållningssätt har byrån föreslagit en regeltext med ett säkerhetsmål och en AMC. Byrån har emellertid inte gjort några större ändringar av regelinnehållet, fränsett att variera textnivån mellan tillämpningsföreskrift och AMC.
237. Det ska också noteras att innehållet i tillägg 1 till OPS 1.005 a, Verksamhet med flygplan i prestandaklass B, tillägg 1 till OPS 3.005 f, Verksamhet för mindre helikoptrar (VFR (visuellflygreglerna) endast under dager), och tillägg 1 till OPS 3.005 g, Verksamhet inom lokalt område (VFR endast under dager) har införlivats i relevanta avsnitt, där detta varit lämpligt.
238. Byrån anser emellertid att reglerna behöver granskas ytterligare när det gäller proportionalitet och de kriterier för lättnader som har tillämpats i EU-OPS/JAR-OPS 3. I sitt RM-program kommer byrån därför att lägga in en uppgift för att se över CAT-reglerna när det gäller icke-komplexa motordrivna luftfartyg och hur de brukas inom vissa områden.
239. Regeltext i EU-OPS och JAR-OPS 3 som anger ett alternativ till en tillämpningsföreskrift har strukits av rättsliga skäl. Sådana alternativ behöver hanteras med hjälp av de förfaranden som föreskrivs i artikel 14 i grundförordningen. Regeltext i EU-OPS och JAR-OPS 3 som har flyttats till AMC-nivå och anger ett alternativ till en AMC utan att visa att kraven för säkerhetsmålet har uppfyllts har strukits. Sådana alternativa AMC kan emellertid följas upp av operatörer som använder sig av förfarandet för alternativa sätt att uppfylla kraven, förutsatt att det styrks att säkerhetsmålet kan uppfyllas.
240. Text som har införlivats i AMC-materialet och som måste godkännas av den behöriga myndigheten för ett alternativt sätt att uppfylla kraven har strukits eftersom detta skulle täckas genom förfarandet för alternativa sätt att uppfylla kraven.
241. Regeltext i EU-OPS/JAR-OPS 3 som även täcks genom bilaga IV i grundförordningen har bibehållits och en hänvisning till grundförordningen lagts till.
242. Regeltext i EU-OPS/JAR-OPS 3 som är av förklarande karaktär har införlivats som vägledande material. Kommentarer har antingen omformulerats till AMC-bestämmelser, där de behandlas som fotnoter, eller också införlivats som vägledande material eller strukits om de inte har gett tillräckligt med mervärde.
243. Regler som innehöll bestämmelser i form av "godtagbara för myndigheten" har konsekvent omarbetats i alla kapitel till "operatören ska i drifthandboken ange ...". Byrån har tillämpat denna strategi för att ange ett fastställt förfarande för hur den behöriga myndigheten ska uppmärksammas på dessa punkter.
244. Följande tabell ger en översikt över avsedda skillnader i förhållande till EU-OPS och JAR-OPS 3. Skillnaderna med tillhörande motiveringar beskrivs mer ingående i texten nedan.

Tabell 6: Skillnader i förhållande till EU-OPS/JAR-OPS 3

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
1./3.125 a.4	CAT.GEN.MPA.180 a.5	Drifttillståndet ska vara en bestyrkt kopia, i EU-OPS/JAR-OPS 3 däremot var det antingen originalet eller en kopia av drifttillståndet.	Anpassning till ICAO ändring 30
Ej relevant	CAT.GEN.MPA.180 a.9	Resedagbok ska medföras, vilket inte krävdes i EU-OPS/JAR-OPS 3.	Överensstämmelse med artikel 29 i Chicagokonventionen.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Förhandsgodkännande krävs för att med flygplan använda en enligt belägen flygplats som destinationsflygplats.	Användning av en enligt belägen flygplats medför en större risk för luftfartyg och passagerare än verksamhet där det finns en alternativ destinationsflygplats. Om en flygplats klassificeras som en enligt belägen flygplats eller ej beror ofta på vilket luftfartyg som brukas för att trafikera flygplatsen. Den behöriga myndigheten bör därför bedöma om alla tillgängliga medel har tillämpats för att minska den ökade risken.
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Bränsleregler med eventuella ändringar kräver förhandsgodkännande.	Byrån delar de berörda aktörernas åsikt att kraven för bränsleregler är kritiska för säkerheten och därför bör förhandsgodkännas.
Tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 c	Ej relevant	Tillfällig flygning har strukits genom HV-området.	Detta anses strida mot punkt 4.a i bilaga IV till grundförordningen.

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 f	Ytterligare kriterier för att godkänna standardmassa för andra slag av last än passagerare och bagage har införts.	För att ge mer flexibilitet för operatörerna.
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 a	Godkännande för att utesluta uppgifter från dokumentationen av massa och balans har strukits	Det avsedda syftet är inte att dessa uppgifter ska saknas utan att de ska tillhandahållas på annat sätt
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 e	Bestämmelserna om dokumentation av massa och balans har utvidgats så att de täcker användning av olika typer av flygburna system för massa och balans.	För att beakta befintliga system som inte har täckts tidigare
1.635	CAT.IDE.A.110	Kraven om reservsäkringar har uppdaterats	I linje med ICAO och JAA NPA-OPS 43 ³⁷
1.665	CAT.IDE.A.150	Krav för terrängvarningssystem klass A & klass B har införts	I linje med JAA NPA-OPS 39B ³⁸
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Den första delen av det ursprungliga kravet om utrustning för flygning under utbildningsförhållanden har strukits.	Detta täcks redan i det grundläggande kravet 2.a.5
Bestämmelser om registratorer	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	Färdregistratorkraven har uppgraderats. Krav på registrering via datalänk	JAA NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ , 67 ⁴¹
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Bestämmelsen om krav på användning av halon har strukits	För att överensstämja med förordning (EG) nr 1005/2009 ⁴²

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Skyddsanordningar för strömkretsar.

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Fel på pitotrörsuppvärmning, terrängvarningssystem B, HF.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Färdregistrator av typ IA & bränslekoder).

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Registrering av datalänkkommunikation för nybyggda flygplan.

⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Färdregistratorer av typ IVA.

⁴² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1005/2009 av den 16 september 2009 om ämnen som bryter ned ozonskiktet. EUT L 286, 31.10.2009, s. 1.

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Ett fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen (UTR) krävs i mindre flygplan. 2. Definition av UTR har införts	1.JAA NPA 26-20 ⁴³ . 2. för att ge flexibilitet för befintliga designlösningar
1./3.680	Ej relevant	Kravet som rör indikatorn för strålning från kosmos har strukits.	Skälet till detta är att grundförordningen, som endast tar upp att säkerhetsrisker ska minskas, inte innehåller någon rättslig grund för ett införlivande, dvs. hälsofrågor. Genom strykningen vill man också undvika överlappning med annan gemenskapslagstiftning (rådets direktiv 96/29/Euratom av den 13 maj 1996 ⁴⁴).

Skillnader i förhållande till ICAO bilaga 6

245. Följande tabell ger en översikt över de krav i ICAO bilaga 6 som anses antingen inte ha införlivats eller också ha införlivats på ett sådant sätt att det inte ger åtminstone en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som anges i normerna i ICAO:s bilaga 6.

Tabell 7: Skillnader i förhållande till ICAO bilaga 6

Hänvisning till bilaga 6 del I/III	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden
Bilaga 6 del I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 a.1 och b.3	Genomförandedatumen för en färdregistrator av typ I i CAT.IDE gäller för luftvärdighetsbevis utfärdade efter juli 1990 i stället för januari 1989

⁴³ NPA 26-20 Installation av fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen på flygplan av transportkategori (passagerar-) med maximal startvikt < 5 700 kg.

⁴⁴ Rådets direktiv 96/29/Euratom av den 13 maj 1996 om fastställande av grundläggande säkerhetsnormer för skydd av arbetstagarnas och allmänhetens hälsa mot de faror som uppstår till följd av joniserande strålning, EGT L 159, 29.6.1996, s. 1-114.

Hänvisning till bilaga 6 del I/III	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden
Bilaga 6 del I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 a.1 och b.2	Genomförandedatumen för en färdregistrator av typ II i CAT.IDE gäller för luftvärdighetsbevis utfärdade efter juli 1990 i stället för januari 1989
Bilaga 6 del I 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Maximalt samplings- och registreringsintervall för vissa parametrar har inte genomförts
Bilaga 6 del I 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	Upphörande med gamla minnesmedier för färdregistratorer har inte genomförts.
Bilaga 6 del I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 a	Ljudregistratorer för lätta flygplan har inte genomförts.
Bilaga 6 del I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Upphörande med gamla minnesmedier för ljudregistratorer har inte genomförts.
Bilaga 6 del I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 b	Den eftermodifierade utvidgningen av registreringstiden för ljudregistratorer till två timmar har inte genomförts
Bilaga 6 del I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Den eftermodifierade utvidgningen av registreringen av datalänkskommunikation har inte genomförts
Bilaga 6 del I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Upprättande av samband mellan registreringen av datalänkskommunikation och ljudregistratorregistreringen har inte genomförts
Bilaga 6 del I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Dubbel kombinationsregistrator för maximal certifierad startmassa över 15 000 kg har inte genomförts.
Bilaga 6 del I 6.5.2.1 b	CAT.IDE.A.285	Kravet på att flytvästar ska medföras vid flygning på sträcka över vatten utanför glidavstånd från land, när det gäller alla övriga landflygplan (som inte brukas i enlighet med 5.2.9 eller 5.2.10) har inte genomförts
Bilaga 6 del I 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE innehåller undantag för ytterligare överlevnadsutrustning som inte finns i ICAO
Bilaga 6 del I 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Noggrannhet på 7,62 m för transponder som rapporterar tryckhöjden har inte genomförts.

Hänvisning till bilaga 6 del I/III	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden
Bilaga 6 del I, tillägg 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 d och e	I CAT.IDE är kravet att registrering ska inledas under kontroller i cockpit inte tillämpligt på alla flygplan, utan beror på utfärdandedatum för det individuella luftvärdighetsbeviset
Bilaga 6 del I, tillägg 8, 4	Ej relevant	Kraven för flygburen bildupptagningsutrustning har inte genomförts.
Bilaga 6 del I, tillägg 8, 6	Ej relevant	Kraven för registreringssystem för luftfartygsdata (ADRS) har inte genomförts
Bilaga 6 del I, tillägg 8, 7.1	Ej relevant	Kraven att övervaka de inbyggda testfunktionerna för eventuellt installerade färdregistratorer och FDAU-enhet har inte genomförts
Bilaga 6 del III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Upphörande med gamla former av minnesmedier för färdregistratorer har inte genomförts.
Bilaga 6 del III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 b	I CAT.IDE kan den registreringstid som krävs understiga tio timmar, beroende på klass och utfärdandedatum för det individuella luftvärdighetsbeviset
Bilaga 6 del III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Upphörande med gamla former av minnesmedier för ljudregistratorer har inte genomförts.
Bilaga 6 del III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 b	Den eftermodifierade utvidgningen av registreringstiden för ljudregistratorn har inte genomförts.
Bilaga 6 del III, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Syrgaskraven för helikoptrar med tryckkabin har inte genomförts
Bilaga 6 del III, tillägg 5, 3	CAT.IDE.H.185 d och e	I CAT.IDE är kravet att registrering ska inledas under kontroller i cockpit inte tillämpligt på alla flygplan. Detta beror på utfärdandedatum för det individuella luftvärdighetsbeviset.
Bilaga 6 del III, tillägg 5, 4	Ej relevant	Kravet för flygburen bildupptagningsutrustning har inte genomförts.

Hänvisning till bilaga 6 del I/III	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden
Bilaga 6 del III, tillägg 5, 6	Ej relevant	Kraven att övervaka de inbyggda testfunktionerna för eventuellt installerade färdregistratorer och FDAU-enhet har inte genomförts
Bilaga 6 del I tillägg C	Banbeskaffenhet	Definition överensstämmer med EU-OPS/JAR-OPS 3. Regleringsuppgift OPS.005 kommer att omfatta en översyn av definitionen av banbeskaffenheten.
Bilaga 6 del III tillägg A	Kategori A/B med avseende på helikoptrar	Definitionerna överensstämmer med certifieringsspecifikationernas definitioner (JAR-OPS 3).

IV. Lista över föreslagna regleringsuppgifter

246. Under samrådsfaserna med de berörda aktörerna har det kommit upp ett antal olika punkter som – om de skulle ha behandlats i detta yttrande – hade gått betydligt längre än byråns uppdrag att införliva innehållet i de befintliga reglerna. Dessa punkter har emellertid dokumenterats och ska behandlas i separata regleringsuppgifter så att samråd ska kunna genomföras på lämpligt sätt med de berörda aktörerna och dessa involveras. Följande tabell ger en översikt över dessa föreslagna regleringsuppgifter.

Tabell 8: Föreslagna regleringsuppgifter

Del, regelhänvisningar	Tillämpningsområde	Hänvisning till RMP
Bilaga I, Del-CAT, Del-SPA, Del-NCC, Del-NCO, Del-SPO	Den första redaktionella översynen av tillämpningsföreskrifter och AMC/GM för OPS kommer att omfatta OPS.047 Klargörande av definitionen av separata banor samt vissa punkter som ska anpassas till de senaste ändringarna i ICAO bilaga 6 som inte har tagits med i yttrandet. Denna regleringsuppgift beräknas starta 2013.	OPS.005 Uppdatering av EASA:s tillämpningsföreskrifter för OPS
OPS	Översyn av reglerna när det gäller krav som gäller frågor avseende initial eller fortsatt luftvärdighet och skulle därför kunna vara lämpligare i Del-21, Del-145 eller Del-M.	MDM.047

Del, regelhänvisningar	Tillämpningsområde	Hänvisning till RMP
CAT.POL.H.420	Enmotorig helikopter verksamhet över en ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Generell bedömning av kraven för vägning av luftfartyg i syfte att införliva dem i Del-M. De begärda aktörerna efterlyser framför allt en översyn av vilka som har rätt att utföra vägning av luftfartyg, för att bedöma om en vägning kan utföras endast av Del-M/Del-145-organisationer eller även av tredje part som arbetar inom ramen för de godkända organisationernas kvalitetssystem.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Förslag om att kräva ett system för internkommunikation oavsett luftfartygets storlek om denna typ brukas i flerpilotverksamhet. Många enmotoriga lätta luftfartyg som används i grundläggande utbildning har redan detta.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Förslag om att tillåta användning av ny teknik för helikopters landningsljus (dvs. LED) som kan erbjuda andra sätt att ge belysning för att "belysa marken framför och under helikoptern och marken på helikopterns båda sidor".	OPS.065
CAT.IDE.H.130 i	Förslag om att kräva en karthållare för all mörkerflygning.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Det ska övervägas om något annat än bärbara markeringsfyrar kan godtas här: de kan vara lika effektiva som ELT (AD) framför allt eftersom den fysiska anslutningen mellan ELT (AD) och dess antenn kan gå förlorad.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	En översyn av EU-OPS kapitel E. Detta gäller framför allt reglerna om APV-, LTS CAT I- och OTS CAT II-verksamheter samt verksamhet där man använder EVS, aktuella ändringar av ICAO:s normer och rekommenderade praxis och nya tekniska framsteg, som syntetiska visualiseringssystem (SVS).	OPS.083

Del-CAT	Anpassning till ICAO i fråga om: i) Registrering av datalänkskommunikation – införlivande av JAA NPA-OPS.48A. Kraven att registrera datalänkskommunikationen på en vanlig registrator ska utvidgas till alla flygplan och helikoptrar som använder applikationer med datalänkskommunikation. ii) Nya transportkrav som innebär att turbinmotordrivna flygplan som har en maximal certifierad startmassa under 5 700 kg ska vara utrustade med en färdregistrator (FDR), ADRS eller AIR samt med en ljudregistrator (CVR) eller CARS. iii) Upphörande med att använda registratorer med frekvensmodulering och magnetbandspelare för flygplan och helikoptrar. iv) Flygplan som har en maximal certifierad startmassa över 15 000 kg, som får sitt första typcertifikat utfärdat den 1 januari 2016 eller senare och som måste vara utrustade med både en ljud- och färdregistrator ska vara utrustade med två kombinationsregistratorer (färdregistrator/ljudregistrator). v) Den registreringstid som krävs för alla ljudregistratorer ska utvidgas till två timmar för helikoptrar och flygplan från och med den 1 januari 2016.	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092
Del-CAT	Uppdatera färdregistratorns parameterlista, inklusive parameterprestanda, för att anpassa texten till ED-112. Revidering av bestämmelserna gällande underhåll av färdregistrator (enligt en rekommendation från en haverikommission).	OPS.023 MDM.099
CS-29	Avvikelser genom HV-diagrammet för rotorluftfartyg enligt CS-29. Granska CS-29 och överväga att utarbeta ett tillägg till typcertifikatet och granska HFM för helikoptrar som är i drift mot bakgrund av lättningen i tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 c. ⁴⁵	27&29.027

⁴⁵ Se även tabell 1 ovan, där det anges att lättningen inte införlivas på grund av att den strider mot punkt 4 a i bilaga IV till grundförordningen.

V. CAT.GEN: Kapitel A – Allmänna krav

247. Detta kapitel innehåller allmänna krav för CAT-trafik. Det omfattar två avsnitt:

- Avsnitt 1 – Motordrivna luftfartyg.
- Avsnitt 2 – Ej motordrivna luftfartyg.

248. I detta yttrande behandlas endast kraven för avsnitt 1.

CAT.GEN.MPA: Avsnitt 1 – Motordrivna luftfartyg**Allmänt**

249. Detta avsnitt införlivar delar av kapitel B i EU-OPS och JAR-OPS 3. Det gäller NPA OPS.GEN avsnitt I, V och VI samt OPS.CAT avsnitt I.

EU-OPS/JAR-OPS 3-regler som har överförts i Del-ORO

250. Följande regler i kapitel B har överförts i Del-ORO och ingår inte i detta avsnitt:

- OPS 1./3.005 Allmänt täcks genom implementeringsförfordningen om flygdrift, Del-M, grundförfordningens grundläggande krav, ORO.FC.
- OPS 1./3.030 Minimiutrustningslistor – operatörens ansvar täcks genom ORO.MLR.
- OPS 1./3.035 Haveriförebyggande åtgärder och flygsäkerhetsprogram täcks genom ORO.GEN.200.
- OPS 1./3.037 täcks genom ORO.GEN.200.
- OPS 1./3.155 täcks genom ORO.SEC.
- OPS 1./3.165 Leasing täcks genom ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Besättningens ansvar

251. Denna regel införlivar OPS1./3.085 a, b och d. Punkt b.5 lades till i enlighet med den diskussion som förts i Flygsäkerhetskommittén med tanke på speciellt de besättningsmedlemmar som arbetar för mer än en operatör. Punkter som redan täcks genom bilaga IV i grundförfordningen har bibehållits och en hänvisning till bilaga IV har lagts till.

CAT.GEN.MPA.105 Befälhavarens ansvar

252. Denna regel införlivar OPS 1./3.085 f. För att samla befälhavarens alla ansvarsområden i en enda regel har följande slagits samman med denna regel: OPS 1/3.330 och OPS 1.420 d.2 och d.3.

CAT.GEN.MPA.180 Handlingar, handböcker och information som ska medföras

253. De föreslagna tillämpningsföreskrifterna baseras på befintliga krav i EU-OPS och JAR-OPS 3, med följande väsentliga skillnader:

- Medförande av "handlingar" i elektroniskt format har utvidgats till att omfatta bevis och handböcker för att ta hänsyn till den ökade användningen av elektronisk utrustning. I Europaparlamentets och rådets direktiv 1999/93/EG om ett gemenskapsramverk för elektroniska signaturer⁴⁶ föreskrivs mekanismen för original i elektroniskt format, dvs. elektronisk signatur.
- Om en kopia av drifttillståndet medförs i stället för originalet, ska detta vara en bestyrkt kopia, vilket inte anges i EU-OPS/JAR-OPS 3. Ändringen har gjorts för att vara i linje med normerna i ICAO bilaga 6. Vägledande material om hur man ska följa denna regel finns i det tillhörande ED-beslutet.
- Resedagbok ska medföras, vilket inte krävdes i EU-OPS/JAR-OPS 3. Denna ändring har gjorts i syfte att följa artikel 29 i Chicagokonventionen. Resedagbok med tillhörande uppgifter kan finnas i olika system eller dokumentation.
- Bestämmelserna om medförande av bevis, handböcker och information, som angavs i tre olika punkter i EU-OPS och JAR-OPS 3 har slagits samman i förenklande och förtydligande syfte.
- Av texten framgår det nu tydligt att endast registreringsbeviset, luftvärdighetsbeviset och luftfartygets radiotillstånd måste vara "i original", vilket avspeglar intentionen i EU-OPS/JAR-OPS 3.
- Hänvisningen till dokumentation som avser transport av farligt gods har flyttats till Del-SPA.
- Lättnaden som innebär att vissa handlingar under vissa förutsättningar får behållas på flygplatsen eller utelandningsplatsen har ändrats så att den inbegriper dokumentation av massa och balans, eftersom en kopia måste behållas på marken.

CAT.GEN.MPA.200 Transport av farligt gods

254. Kraven i CAT.GEN gäller under vilka omständigheter som farligt gods får medföras utan något tillstånd i enlighet med SPA.DG. Detta gäller t.ex. gods som medförs i passagerares bagage och som normalt anses vara farligt gods. I denna punkt behandlas också besättningsmedlemmarnas kunskaper för att upptäcka farligt gods som medförs av misstag.
255. Här har byrån valt att utgå från en hänvisning till ICAO:s Technical Instructions, som har presenterats i NPA-dokumentet. Hänvisningen anges i tillämpningsföreskriften. Några utdrag från Technical Instructions ingår normalt inte i dessa regler. Kravet i CAT.GEN samt kraven i SPA.DG är därför kortare än motsvarande krav i kapitel R i EU-OPS och JAR-OPS 3. Endast de krav som fastställer operatörens särskilda ansvarsområden har upprepats från Technical Instructions.

VI. CAT.OP: Kapitel B – Operativa förfaranden

256. Detta kapitel innehåller krav för operativa förfaranden för CAT-trafik. Det omfattar två avsnitt:
- Avsnitt 1 – Motordrivna luftfartyg.

⁴⁶ EGT L 13, 19.1.2000, s. 12–20.

- Avsnitt 2 – Ej motordrivna luftfartyg.

I detta yttrande behandlas endast avsnitt 1.

CAT.OP.MPA: Avsnitt 1 – Motordrivna luftfartyg

Allmänt

257. I detta avsnitt överförs kapitel D och delar av kapitel E i EU-OPS och JAR-OPS 3.

Jämförelse med EU-OPS/JAR-OPS 3

258. De regler i kapitel E i EU-OPS/JAR-OPS 3 som inte gäller verksamhet vid låga siktvärden (LVO) har införlivats i CAT.OP.MPA.110. Detta gäller delar av OPS 1/3.430 och tillhörande text i tillägg 1 (ny) till OPS 1./3.430 och tillägg 2 till OPS 1.320 c. Tillägg 1 (gammalt) till OPS 1./3.430 har inte införlivats eftersom det ersattes av tillägg 1 (nytt) i juni 2011.
259. Reglerna i EU-OPS/JAR-OPS 3 om reducerade vertikala separationsminima (RVSM), ETOPS, specifikationer för minimala navigeringsprestanda (MNPS) och navigering baserat på prestanda (PBN) har flyttats till relevanta kapitel i Del-SPA.
260. Följande tillägg som innehåller sätt att uppfylla ett säkerhetsmål har införlivats som godtagbara sätt att uppfylla kraven och kommer att behandlas i motsvarande byråbeslut. Denna strategi har tillämpats för följande tillägg:
- Tillägg 1 till OPS 1.255 Riktlinjer för bränsleplanering
 - Tillägg 1 till OPS 1.270 Stuvning av bagage och gods
 - Tillägg 1 till OPS 1.305 Tankning/avtankning medan passagerare går ombord, är ombord eller lämnar flygplanet
 - Tillägg 1 (nytt) till OPS 1./3.430.
261. Följande regler i kapitel D har överförts genom andra delar eller regeldokument och ingår inte i detta avsnitt:
- OPS 1.311 införlivas i ORO.CC.
 - OPS 1.390 Strålning från kosmos täcks genom rådets direktiv 96/29/Euratom, och
 - OPS 1.420 täcks genom förordning (EG) nr 996/2010⁴⁷, ORO.GEN, Del-M, Del-SERA, CAT.GEN.MPA.105 c och d, SPA.DG och ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Användning av flygplatser och utelandningsplatser

262. Denna regel införlivar OPS 1/3.220. Tillämpningsområdet för denna regel har utvidgats till verksamhet som inte avgår från eller landar på en flygplats. På grund av säkerhetsöverväganden är det enligt regeltexten inte tillåtet att använda utelandningsplatser för CAT-trafik med komplexa flygplan.

⁴⁷

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, EUT L 295, 12.11.2010, s. 35–50).

CAT.OP.MPA.106 Användning av ensligt belägna flygplatser – flygplan

263. Byrån föreslås att det ska krävas ett förhandsgodkännande för att använda en ensligt belägen flygplats som destinationsflygplats för kommersiell trafik med flygplan.
264. Byrån instämde i de berörda aktörernas och granskningsgruppernas ståndpunkt att användning av en ensligt belägen flygplats medför en större risk för luftfartyg och passagerare än verksamhet där det finns en alternativ destinationsflygplats. Om en flygplats klassificeras som en ensligt belägen flygplats eller ej beror ofta på vilket luftfartyg som brukas för att trafikera flygplatsen. Den behöriga myndigheten bör därför bedöma om alla tillgängliga medel har tillämpats för att minska den ökade risken med att trafikera en ensligt belägen flygplats.

CAT.OP.MPA.110 Operativa minima vid flygplats, CAT.OP.MPA.115 Inflygningsteknik –flygplan

265. Dessa regler införlivar OPS 1./3.225 och delar av 1./3.430. För att öka reglernas läsbarhet har 1./3.430 delats upp i två krav. Texten har omarbetats och förenklats så mycket som möjligt.
266. Som tidigare har nämnts har följande motsvarande regler i tillägg 1 (nytt) till OPS 1.430 införlivats som godtagbara sätt att uppfylla kraven och publiceras i beslutet:
- Starter med en bansynvidd (RVR) på minst 400 m.
 - Icke-precisionsinflygningar (NPA).
 - Inflygningar med vägledning i höjddled (APV).
 - CAT I-verksamhet.
 - Cirklingsförfaranden.
 - Visuella inflygningar.
 - Regler för markutrustning som är ur funktion eller har nedsatt funktion.
 - Regler för omvandling av rapporterad meteorologisk sikt till RVR.

CAT.OP.MPA.115 Inflygningsteknik – flygplan

267. Dessa regler införlivar OPS 1./3.225 och delar av 1./3.430. För att öka reglernas läsbarhet har 1./3.430 delats upp i två krav. Texten har omarbetats och förenklats så mycket som möjligt.

CAT.OP.MPA.140 Maximalt avstånd från en användbar flygplats för tvåmotoriga flygplan utan ETOPS-godkännande

268. Denna regel införlivar EU-OPS 1.245. Detta inbegriper regeln för jetflygplan med en maximal operativ kabinkonfiguration för befordran av högst 19 passagerare och en maximal startmassa som underskrider 45 360 kg om att höja tröskeldistansen upp till 180 minuter om detta godkänns av den behöriga myndigheten. Av rättsliga skäl har punkt d införts som innehåller kraven för hur ett sådant godkännande ska erhållas av den behöriga myndigheten.

CAT.OP.MPA.150 Bränsleregler

269. Denna regel införlivar OPS 1./3.255. Byrån delar de berörda aktörernas och granskningsgruppernas ståndpunkt att kraven för bränsleregler är avgörande för säkerheten. På basis av resultatet av samråd med de berörda aktörerna och de reaktioner som inkommit på CRD-dokumentet står byrån fast vid sitt förslag om att kräva att bränsleregler och eventuella ändringar av dessa ska förhandsgodkännas.
270. Som tidigare har nämnts har texten i tillägg 1 till OPS 1.225 flyttats till AMC-materialet och kommer att publiceras i beslutet.

CAT.OP.MPA.155 Transport av speciella kategorier av passagerare

271. Denna regel införlivar i första hand OPS 1.260 och 1.265. Den är tänkt att ge den utgångspunkt som krävs för eventuella framtida AMC/GM som kan komma att utarbetas till följd av regleringsuppgiften om transport av personer med nedsatt rörelseförmåga (MDM.072) som beräknas starta 2012. Den föreslagna texten har utarbetats med hänsyn till förordning (EG) nr 1107/2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet⁴⁸. Särskild vikt har lagts vid artikel 2 a, där definitionen av "person med funktionshinder eller person med nedsatt rörlighet" har något bredare tillämpningsområde än motsvarande definition i EU-OPS (se ACJ OPS 1.260 i avsnitt 2 i JAR-OPS 1). Med tanke på att USA:s gällande regler för transport av personer med nedsatt rörelseförmåga (14 CFR del 382) nu tillämpas på europeiska operatörer har man velat se till att den föreslagna tillämpningsföreskriften överensstämmer med den princip som föreskrivs i artikel 4.1 a i förordning (EG) nr 1107/2006. Sammanfattningsvis har den föreslagna texten därför utarbetats för att säkerställa att förordning (EG) nr 216/2008 och tillhörande tillämpningsföreskrift för flygdrift samt förordning (EG) nr 1107/2006 kan följas.

CAT.OP.MPA.295 Användning av flygburet antikollisionssystem (ACAS)

272. Denna regel införlivar OPS 1.390. Texten har utformats i linje med den text som föreslås i yttrande 5/2010 till AUR.ACAS⁴⁹. AUR.ACAS utarbetades i syfte att införa ACAS med antikollisionssystem version 7.1 som en obligatorisk norm för det europeiska luftrummet.
273. På grundval av de reaktioner som inkommit föreslås det i yttrandet specifika krav för flygplan och helikoptrar.

VII. CAT.POL: Kapitel C – Prestandabegränsningar och operativa begränsningar för luftfartyg

274. Detta kapitel innehåller krav prestandabegränsningar och operativa begränsningar för luftfartyg som brukas i CAT-trafik. Det omfattar fem avsnitt:
- Avsnitt 1 – Flygplan
 - Avsnitt 2 – Helikoptrar
 - Avsnitt 3 – Segelflygplan

⁴⁸ EUT L 204, 26.7.2006, s. 1–9.

⁴⁹ Finns på byråns webbplats.

- Avsnitt 4 – Ballonger
- Avsnitt 5 – Massa och balans.

275. Detta yttrande täcker avsnitt 1, 2 och 5.

CAT.POL.A: Avsnitt 1 – Flygplan

Allmänt

276. Detta avsnitt införlivar kapitel F–I i EU-OPS.

277. Detta avsnitt omfattar fyra kapitel:

- Kapitel 1 – Allmänna krav
- Kapitel 2 – Prestandaklass A
- Kapitel 3 – Prestandaklass B
- Kapitel 4 – Prestandaklass C

Jämförelse med EU-OPS/JAR-OPS 3

278. Regelinnehållet i kapitel F–I har bibehållits. Redaktionella ändringar har gjorts för att anpassa texten till de begrepp som används i andra kapitel. I de fall där det enligt EU-OPS-texten har varit tillåtet med alternativa metoder har texten antingen flyttats till de godtagbara sätten att uppfylla kraven eller också strukits eftersom det skulle krävas ett undantag enligt artikel 14.6 om kriterierna för alternativet inte är klart angivna.

279. Tillägg 1 till OPS 1.545 b.1 och c.1 har flyttats till AMC-nivå.

Kapitel 2 – Prestandaklass A

280. Regeltexten har bibehållits utan någon väsentlig ändring.

281. På grundval av de synpunkter som inkommit har passagehöjden höjts från 50 till 60 ft för branta inflygningar för att anpassa texten till NPA 25B-267 samt förslaget från JAA:s underkommitté för prestanda.

Kapitel 3 – Prestandaklass B

282. Regeltexten har bibehållits utan någon väsentlig ändring.

Kapitel 4 – Prestandaklass C

283. Regeltexten har bibehållits utan någon väsentlig ändring.

CAT.POL.H: Avsnitt 2 – Helikoptrar

Allmänt

284. Detta avsnitt införlivar kapitel F–I i JAR-OPS 3.

285. Detta avsnitt omfattar fyra kapitel:

- Kapitel 1 – Allmänna krav
- Kapitel 2 – Prestandaklass 1
- Kapitel 3 – Prestandaklass 2
- Kapitel 4 – Prestandaklass 3

Verksamhet till/från en helikopterflygplats av särskilt intresse – CAT.POL.H.225

286. En helikopterflygplats av särskilt intresse är en landningsplats på ett sjukhus beläget i en tätbebyggd ogynnsam miljö. Förutsatt att det inte rör sig om en HEMS-utelandningsplats får en sådan helikopterflygplats lättnader från kraven för prestandaklass 1 eftersom landningsområdet är alltför litet för att ett kategori A-förfarande ska kunna följas, eftersom hindermiljön då resulterar i en alltför krävande stiggradient.⁵⁰ Denna regel gäller för HEMS-verksamhet samt överföringar mellan sjukhus där det inte krävs något ambulansflygtillstånd.
287. Operatören måste ange vid vilka helikopterflygplatser av särskilt samhällsintresse som verksamhet i enlighet med prestandaklass 1 inte får utföras samt ansöka om trafikillstånd utan en säkerställd kapacitet för säker nödlandning. Enligt ett motsvarande myndighetskrav (ARO.OPS.220) ska den behöriga myndigheten se till att godkännandet innehåller en förteckning över helikopterflygplatser av särskilt samhällsintresse.
288. Det slutliga förslaget motsvarar JAR-OPS 3 med några redaktionella ändringar för att förbättra texten och anpassa den till andra krav. Bestämmelsen väckte ett antal reaktioner till följd av att JAR-OPS 3 har genomförts på annat sätt eller inte alls i medlemsstaterna. Efter omfattande diskussioner med medlemsstater och experter konstaterade byrån att den inte kunde införa någon säkerhetsbevisning som gör det möjligt att ändra intentionen eller genomförandedatumen för JAR-OPS 3. Framför allt genomförandedatumen måste beslutas på kommissionsnivå eftersom detta är en fråga som går utöver lagstiftningen om flygdriftens säkerhet.

Verksamhet utan säkerställd kapacitet för säker nödlandning – CAT.POL.H.305

289. Tillägg 1 till JAR-OPS 3.517 a har införts i denna tillämpningsföreskrift.
290. Med hänsyn till rättssäkerheten behöver det anges explicit vilka villkoren är. Vissa delar av ACJ-2 till tillägg 1 till JAR-OPS 3.517 a har därför uppgraderats till regelmaterial i stället för att låta detta vara öppet för alternativa tolkningar. Hur man ska gå till väga för att följa ett sådant villkor anges fortfarande i AMC-materialet.

Helikopterverksamhet över en ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område – CAT.POL.H.420

291. En ogynnsam miljö belägen utanför ett tätbebyggt område kan definieras som en miljö där

⁵⁰ För landningsplatser (på sjukhus) som inte är belägna i en tätbebyggd ogynnsam miljö kan exponeringsbestämmelserna – som står angivna redan i CAT.POL.H – tillämpas eftersom detta inte utgör någon lättnad av kraven för prestandaklass 1.

- en säker nödlandning inte kan utföras därför att ytan är olämplig, eller
 - de ombordvarande i helikoptern inte kan skyddas tillräckligt från väder och vind, eller
 - flygräddningstjänstens insatsmöjlighet/-förmåga inte är förenlig med den risk de ombordvarande utsätts för.
292. Källan till punkt CAT.POL.H.420 är tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 e, som baseras på en riskbedömning som ska erbjuda en hög grad av passagerarskydd i kommersiell flygtransport. Att kravet till viss del avser passagerarskydd kan tillskrivas det faktum att en enmotorig helikopter som brukas i prestandaklass 3 över en ogynnsam miljö och får motorbortfall på kritisk motor per definition resulterar i en nödlandning med risk för personskador.
293. Men när regeln infördes 1999 såg JAA att den nya bestämmelsen hade ekonomiska konsekvenser och att helikoptrar med lämpliga prestanda kanske inte skulle finnas tillgängliga omedelbart. Vägledande material infördes därför för att tillåta att befintlig verksamhet fortsätter, framför allt i
- berg och
 - avlägsna områden, där det är opraktiskt och oproportionerligt att upphöra med enmotorig verksamhet och ersätta flottan med flermotoriga helikoptrar.
294. Eftersom JAR-OPS 3 har genomförts på olika sätt i medlemsstaterna används denna bestämmelse i vidare tolkning än man ursprungligen hade avsett med JAA 1999: antingen genom att verksamhet med enmotorig helikopter tillåts i alla ogynnsamma miljöer eller genom att tillstånd ges till nya operatörer.
295. Eftersom vissa av dagens flermotoriga helikoptrar kanske inte klarar att uppfylla kraven för flygning på högre höjder i prestandaklass 1 eller 2, införlivas JAR-OPS 3-bestämmelserna i de föreslagna tillämpningsföreskrifterna. Detta innebär att denna verksamhet får fortsätta fram till dess att det finns helikoptrar med bättre prestanda. Vissa anpassningar har gjorts för att i så stor utsträckning som möjligt ta hänsyn till situationen i medlemsstaterna.
296. Enligt ett nytt myndighetskrav (ARO.OPS.215) ska dessa bergiga och avlägsna områden utses av medlemsstaten och innan dessa godkänns ska den behöriga myndigheten granska riskbedömningen och överväga de tekniska och ekonomiska motiven för att utföra denna verksamhet.
297. Nytt vägledande material ska införas för att ersätta IEM till tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 e, där det klargörs under vilka omständigheter som godkännanden får tilldelas.
298. Vissa medlemsstater och berörda aktörer hävdar att den föreslagna regeln inte ska vara begränsad till bergiga eller avlägsna områden, utan att det ska vara tillåtet med verksamhet i alla ogynnsamma miljöer. Men med gällande tidsramar har det inte varit möjligt för de berörda aktörerna och byrån att samla in lämpliga uppgifter och upprätta säkerhetsbevisning som skulle visa på behovet att se över den grundläggande principen för JAR-OPS 3 – att åstadkomma en övergång till flermotoriga helikoptrar inom flottorna – med tanke på de tekniska framsteg som har gjorts sedan dess och de enmotoriga helikoptrarnas ökade tillförlitlighet. Byrån anser därför att det är för tidigt att göra någon väsentlig ändring i regeln nu. Byrån har börjat samla in lämpliga uppgifter och kommer enligt planerna att inleda en ny

regleringsuppgift om denna fråga. I denna regleringsuppgift kommer man också att behandla användningen av kolvmotordrivna helikoptrar.

CAT.POL.MAB: Avsnitt 5 – Massa och balans

Allmänt

299. Detta avsnitt införlivar kapitel J i EU-OPS och JAR-OPS 3.
300. Detta avsnitt omfattar två kapitel:
- Kapitel 1 – Motordrivna luftfartyg.
 - Kapitel 2 – Ej motordrivna luftfartyg.
301. I detta yttrande behandlas endast kapitel 1.

Kapitel 1 – Motordrivna luftfartyg

Specifika frågor

302. Kraven avseende massa och balans för motordrivna luftfartyg har behandlats tillsammans eftersom man bara har kunnat fastställa ett fåtal skillnader mellan flygplan och helikoptrar. Den resulterande texten följer de ursprungliga kraven i EU-OPS och JAR-OPS 3 så mycket som möjligt. Den har emellertid stramats upp och balansen mellan regelnivå och AMC har förbättrats i syfte att ge tillräcklig flexibilitet och skapa förutsättningar för olika operativa omständigheter.
303. Kraven för vägning av luftfartyg behålls tills vidare i CAT.POL.MAB.100 b. De kommer att införlivas i Del-M inom ramen för regleringsuppgift MDM.047. Denna uppgift kommer att omfatta en bedömning av aktörer/organisationer som har rätt att utföra vägning av luftfartyg.
304. Ytterligare kriterier för att godkänna standardmassa för andra slag av last än passagerare och bagage har införts i CAT.POL.MAB.100 f.
305. Godkännande för att utesluta vissa uppgifter från dokumentationen av massa och balans har strukits i CAT.POL.MAB.105 a eftersom det avsedda syftet inte är att dessa uppgifter ska saknas utan att de ska tillhandahållas på annat sätt så att de är tillgängliga att användas.
306. Bestämmelserna om dokumentation av massa och balans har utvidgats (CAT.POL.MAB.105 e) så att de täcker användning av olika typer av flygburna system för massa och balans, för att beakta befintliga system som inte täcks av EU-OPS/JAR-OPS 3.

VIII:CAT.IDE: Kapitel D – Instrument, data, utrustning

307. Detta kapitel innehåller allmänna krav för CAT-trafik. Det omfattar fyra avsnitt:
- Avsnitt 1 – Flygplan
 - Avsnitt 2 – Helikoptrar

- Avsnitt 3 – Segelflygplan
 - Avsnitt 4 – Ballonger
308. Detta yttrande omfattar avsnitt 1 och 2.
309. Avsnitt 1 och 2 införlivar kapitel K och L i EU-OPS och JAR-OPS 3.
310. Texten har i allmänhet utformats så att man har behållit de resultatbaserade målen där detta är praktiskt möjligt, dvs. på regelnivå, och anger system-/utrustningsspecifikationer och godtagbara sätt att uppfylla kraven på AMC-nivå.
311. Utrustningskraven har separerats från rent operativa krav, t.ex. i fråga om användning av utrustning, som tas upp ordentligt i CAT.OP.
312. Reglerna har numrerats konsekutivt i varje avsnitt, med samma nummer och titel på regler som behandlar samma fråga för flygplan och helikoptrar. När en regel endast har gällt flygplan har detta nummer strukits för helikoptrar och vice versa.
313. Godkännandekraven i CAT.IDE.A/H.100 om instrument och utrustning som krävs enligt kapitel CAT.IDE har klargjorts, i linje med kraven i Del-21. Ytterligare bestämmelser har lagts till för att se till att instrument och utrustning som inte krävs enligt Del-CAT, som inte behöver godkännas enligt Del-21, inte används för säkerhetsfunktioner och inte påverkar luftvärdigheten.
314. Ett nytt krav har införts – CAT.IDE.A/H.105 Minimiutrustning för flygning – för att behandla verksamhet med fel i delar av utrustningen i linje med OPS 1.030/3.030.
315. Kraven för färdregistratorer har uppdaterats i enlighet med NPA-OPS 39B (typ 1A FDR). NPA-OPS 48A Registrering av datalänkkommunikation för nybyggda flygplan och NPA-OPS 67 Färdregistratorer av typ IVA för helikoptrar har också beaktats.
316. Den första delen av det ursprungliga kravet om utrustning för flygning under utbildningsförhållanden i CAT.IDE.A/H.165 har strukits, eftersom detta täcks redan i det grundläggande kravet 2.a.5.
317. Det datum då registrering av datalänkkommunikation krävs bör helst vara samma datum som datalänken används för viktig VHF-kommunikation. I många synpunkter framfördes emellertid önskemål om att detta skulle meddelas med tillräckligt varsel för att undvika kostsam eftermodifiering. Det föreslås därför att registrering av datalänkkommunikation ska krävas två år efter det att förordningen om flygdrift träder i kraft, dvs. den 8 april 2014.
318. CAT.IDE.A(H).250 Handbrandsläckare: OPS-bestämmelsen om krav på användning av halon som släckningsmedel har strukits för att texten ska överensstämma med förordning (EG) nr 1005/2009, där användningen av halon förbjuds. Regeln innehåller ett allmänt säkerhetsmål om brandsläckningsmedlets effektivitet. Detta gör det möjligt att använda halon under övergångsperioden.
319. Kravet som rör indikatorn för strålning från kosmos (OPS 1.680/3.680) har strukits eftersom grundförordningen endast tar upp att säkerhetsrisker ska minskas, men inte innehåller någon rättslig grund för ett införlivande, dvs. hälsofrågor. Genom denna strykning undviker man också överlappning med annan EU-lagstiftning, framför allt gällande hälsa och säkerhet på arbetsplatsen eller skydd mot strålning (rådets direktiv 96/29/Euratom av den 13 maj 1996).

Avsnitt 1 – Flygplan

320. Kraven om reservsäkringar (CAT.IDE.A.110) har förbättrats i linje med ICAO och EU-OPS och JAA NPA-OPS 43.
321. För luftfartyg som skulle behöva byggas om för att uppfylla gällande krav på instrument och utrustning i VFR-verksamhet under dager kunde en lättnad för en del av instrumenten och utrustningen beviljas efter godkännande av myndigheten. Denna lättnad fastställs nu direkt i regeln i syfte att garantera en enhetlig tillämpning i medlemsstaterna.
322. Det har införts ett krav på fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen (UTR) i mindre flygplan, CAT.IDE.A.205, i enlighet med NPA 26-20 för flygplan med en MTOM under 5 700 kg, enligt en rekommendation från en haverikommission till CAA UK och en efterföljande studie som har utförts av CAA UK.
323. En definition av fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen har också angetts för att ge flexibilitet när det gäller befintliga konstruktionslösningar. Genomgången av synpunkter visade tydligt att EU-OPS inte använde begreppet "säkerhetssele" på ett konsekvent sätt. Det förefaller finnas en samsyn när det gäller att en säkerhetssele omfattar ett säkerhetsbälte och två axelremmar, men det finns ändå ett antal flygplan som kanske inte uppfyller de tillämpliga kraven. De undantag som kommissionen har fått in inom ramen för EU-OPS bekräftar denna ståndpunkt. Flera synpunkter har inkommit om att det borde vara möjligt att tillåta användning av säkerhetsbälten med en diagonal axelrem på observatörssätet i cockpit på sådana flygplan där det inte praktiskt genomförbart att montera en fyrpunktsssele. Med tanke på den senaste utvecklingen i luftfartygens invändiga konstruktion kan olika konstruktionslösningar för fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen ge samma förbättrade säkerhetsnivå för dessa observatörssäten.
324. Krav för terrängvarningssystem klass A & klass B (CAT.IDE.A.150) har införts i linje med NPA-OPS 39B.

Avsnitt 2 – Helikoptrar

325. Lättnaden avseende syrgaskrav för piloter (CAT.IDE.H.240) har bibehållits så som den stod i JAR-OPS 3 för icke-komplexa helikoptrar som brukas mellan 10 000 och 13 000 ft, efter synpunkter på CRD-dokumentet. Ytterligare undantag för korta inträngningar mellan 13 000 och 16 000 ft, som enligt JAR-OPS 3 ursprungligen krävde ett särskilt godkännande av myndigheten, måste hanteras genom artikel 14 i grundförordningen. Dessa ytterligare undantag är inte i linje med ICAO:s normer och rekommenderade praxis och för att de ska godkännas bör de grundas på särskilda kompensande åtgärder (t.ex. operatörens erfarenhet, pilotens fysiologiska anpassning till vissa höjder). Sådana undantag ska normalt också enbart kunna uppnås i vissa regioner (dvs. bergsområden).

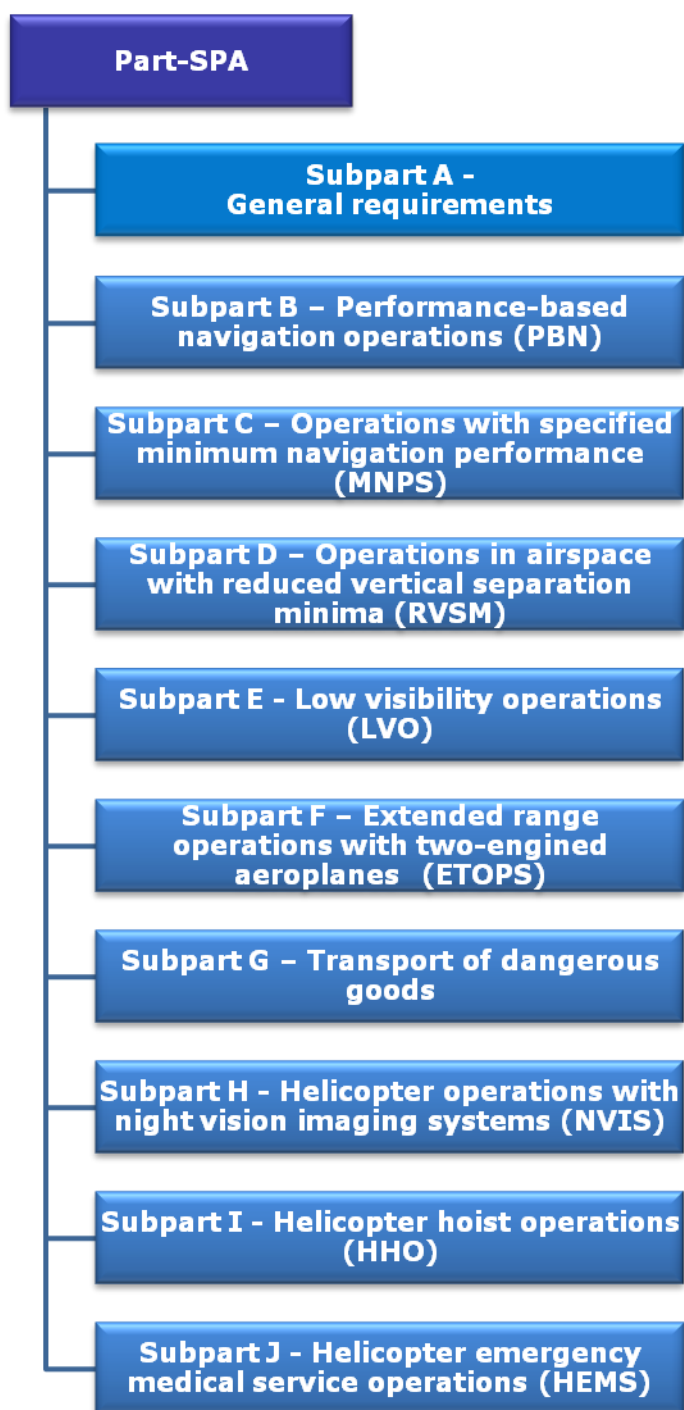
Bilaga V – Del-SPA**I. Tillämpningsområde**

326. Del-SPA innehåller operatörskrav för verksamhet som kräver särskilda godkännanden.

327. Del-SPA innehåller tio kapitel:

- Det första kapitlet innehåller allmänna krav som gäller för samtliga nio särskilda godkännanden som behandlas i Del-SPA.
- Kraven för de nio särskilda godkännandena behandlas i olika kapitel.

Nedanstående tabell ger en översikt över strukturen i Del-SPA.

Figur 11: Strukturen i Del-SPA

328. Kraven i Del-SPA ska tillämpas på såväl kommersiella som icke-kommersiella operatörer med följande undantag:
- SPA.ETOPS gäller endast för CAT-trafik med flygplan.
 - SPA.NVIS, SPA.HHO och SPA.HEMS gäller endast för CAT-trafik med helikoptrar.

II. Översikt över reaktioner

329. De reaktioner som inkommit visade i allmänhet att det fanns ett brett stöd för CRD-versionen av Del-SPA.

III. Översikt över skillnader

Skillnader i förhållande till EU-OPS/JAR-OPS 3

330. Följande tabell ger en översikt över avsedda skillnader i förhållande till EU-OPS och JAR-OPS 3.

Tabell 9: Skillnader i förhållande till EU-OPS/JAR-OPS 3

Hänvisning till EU-OPS/JAR-OPS3	Hänvisning till EASA-EU	Beskrivning av skillnaden	Motivering
Tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 d stycke c.2	SPA.HEMS.125	Prestandakraven har ändrats för att avspegla JAA HSST WP och de berörda aktörernas ståndpunkter efter NPA-samrådet.	En JAA HSST WP har införts.
Tillägg 1 till JAR-OPS 3.175	Ej relevant	Godkännandet av verksamhet till havs har strukits.	Några objektiva kriterier fastställdes inte i JAR-OPS 3.

Skillnader i förhållande till ICAO bilaga 6

331. Yttrandet innehåller inte några krav som skulle vara mindre restriktiva än nu gällande ICAO-normer.

IV. Lista över föreslagna regleringsuppgifter

332. Under samrådsfaserna med de berörda aktörerna har det kommit upp ett antal olika punkter som – om de skulle ha behandlats i detta yttrande – hade gått betydligt längre än byråns uppdrag att införliva innehållet i de befintliga reglerna. Dessa punkter har emellertid dokumenterats och ska behandlas i separata regleringsuppgifter så att samråd ska kunna genomföras på lämpligt sätt med de berörda aktörerna och dessa involveras. Följande tabell ger en översikt över de föreslagna regleringsuppgifterna.

Tabell 10: Föreslagna regleringsuppgifter

Del, regelhänvisningar	Tillämpningsområde	Hänvisning till RMP
SPA	Godkännande för att utföra verksamhet till havs	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	En översyn av EU-OPS kapitel E. Detta gäller framför allt reglerna om APV-, LTS CAT I- och OTS CAT II-verksamheter samt verksamhet där man använder EVS, aktuella ändringar av ICAO:s normer och rekommenderade praxis och nya tekniska framsteg, som syntetiska visualiseringssystem (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Utarbeta proportionella regler för NVIS-verksamhet för annan verksamhet än CAT(H)	OPS.096
SPA.HHO	Utarbeta ett avsnitt om all HEC-verksamhet, i stället för att dessa krav fördelas mellan Del-SPA och Del-SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Införlivande av JAA TGL-43	OPS.057

V. SPA.GEN: Kapitel A – Allmänna krav**Allmänt**

333. Detta kapitel innehåller allmänna krav för att operatörer ska erhålla och inneha ett särskilt godkännande. Detta kapitel ska läsas tillsammans med kapitlet som innehåller kraven för ett särskilt godkännande.

SPA.GEN.100 Behörig myndighet

334. I detta krav fastställs den behöriga myndigheten och en åtskillnad görs mellan kommersiella och icke-kommersiella operatörer.
335. För att överensstämmelse med ICAO bilaga 6 del II ska bibehållas fastställs det i detta krav att när det gäller icke-kommersiella operatörer som använder luftfartyg registrerade i ett tredjeland ska de särskilda godkännandena för prestandabaserad navigation (PBN), specifikationer för minimumnavigeringsprestanda (MNPS) och luftrum med reducerade vertikala separationsminima (RVSM) utfärdas av registreringsstat i tredjeland.

SPA.GEN.105 Ansökan om särskilt godkännande

336. Byrån införde en hänvisning till "de data för operativ lämplighet (OSD) som fastställts i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003". Data för operativ lämplighet är en uppsättning data som ska tas fram av luftfartygstillverkaren för att stödja en säker drift av luftfartygstypen. Vissa av dessa data blir sedan obligatoriska för operatörerna genom att dessa måste utarbeta sin minimiutrustningslista och sina utbildningsprogram med stöd av dessa data. Data för operativ lämplighet utgör därför minimikrav för en typ av luftfartyg i syfte att säkerställa en harmoniserad säkerhetsnivå.
337. Detta förklaras mer ingående i CRD-dokumentet till NPA 2009-01 "Bevis för operativ lämplighet" och "Säkerhetsdirektiv", som publicerades den 13 maj 2011.

SPA.GEN.110 Behörighet för en operatör som innehar ett särskilt godkännande

338. Enligt kravet ska särskilda godkännanden för icke-kommersiell trafik dokumenteras i "förteckningen över särskilda godkännanden" samt för kommersiell trafik i "driftsspecifikationerna" (OPSPECS). Motsvarande myndighetskrav fastställs i Del-ARO. Blanketterna till "OPSPECS" och "förteckningen över särskilda godkännanden" finns som tillägg II och III till Del-ARO.

SPA.GEN.115 Ändringar i ett särskilt godkännande

339. I detta krav fastställs att alla ändringar som påverkar villkoren i ett särskilt godkännande ska förhandsgodkännas av den behöriga myndigheten. Detta gäller även när utarbetandet av alternativa sätt att uppfylla kraven.
340. Det ska därför noteras att SPA-kraven och motsvarande AMC-material har utarbetats med syftet att alternativa sätt att uppfylla kraven som föreslås av kommersiella och icke-kommersiella operatörer ska förhandsgodkännas av den behöriga myndigheten.

SPA.GEN.120 Fortsatt giltighet av ett särskilt godkännande

341. Detta krav bygger på konceptet om godkännandens fortsatta giltighet, vilket är i linje med den strategi som tillämpas på alla andra operatörsrelaterade godkännanden och bevis.
342. Byrån har infört en hänvisning till data för operativ lämplighet (OSD) som extrakriterium för att ett särskilt godkännande ska förbli giltigt.

VI. SPA.PBN: Kapitel B – Verksamhet med prestandabaserad navigation (PBN)**Allmänt**

343. Detta kapitel behandlar särskilt godkännande för verksamhet i angivet luftrum för vilka det har upprättats PBN-specifikationer. Detta omfattar följande specifikationer:

- RNAV10,
- RNP4,
- RNAV1,
- Basic-RNP1,

- RNP APCH,
- RNP AR APCH⁵¹.

344. Detta kapitel införlivar EU-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 PBN-verksamhet

345. Byrån kräver ett särskilt godkännande för all PBN-verksamhet med undantag för RNAV5 (B-RNAV). Byrån har konstaterat att verksamhet i RNAV5-luftrum inte utgör en sådan säkerhetskritisk verksamhet att det skulle berättiga till ett särskilt godkännande.
346. Byrån ställde sig bakom vissa icke-kommersiella operatörers ståndpunkt om att man bör skilja mellan kommersiell och icke-kommersiell trafik samt göra en förnyad bedömning av om det är nödvändigt och lämpligt att använda konceptet drifttillstånd. Byrån har därför för avsikt att inleda regleringsuppgift MDM.062 som ska ha följande omfattning:
- Utarbeta regler för Del-FCL om utbildningskraven för PBN-verksamhet.
 - Granska om det finns berättigade skäl till att det skulle behövas ett drifttillstånd för varje PBN-verksamhet för CAT-, NCC- och NCO-operatörer samt bedöma om det finns några alternativ till drifttillståndet, t.ex. krav i Del-FCL.
 - Utarbeta godtagbara sätt att uppfylla kraven för drifttillståndet i SPA.PBN som bygger vidare på befintligt AMC 20-material.
347. Vägledande material till detta krav kommer att ge mer information om kriterierna för godkännande och drift enligt AMC 20-materialet och/eller i ICAO dok 9613 (*PBN Manual*).

VII. SPA.MNPS: Kapitel C – Verksamhet med specifikationer för minimumnavigeringsprestanda (MNPS)

Allmänt

348. Detta kapitel innehåller kraven för det särskilda godkännandet för att tillåtas bedriva verksamhet i angivet luftrum för MNPS-verksamhet enligt regionala tilläggsprocedurer.
349. Kapitel MNPS införlivar EU-OPS 1.243 och 1.870.

⁵¹ RNAV: områdesnavigering, RNP: föreskriven navigeringsnoggrannhet, AR: tillstånd krävs, APCH: inflygning.

VIII.SPA.RVSM: Kapitel D – Verksamhet i luftrum med reducerade vertikala separationsminima (RVSM)**Allmänt**

350. Detta kapitel innehåller kraven för det särskilda godkännandet för att bedriva verksamhet i angivet luftrum där reducerade vertikala separationsminima på 300 m (1 000 ft) tillämpas.
351. Detta kapitel införlivar EU-OPS 1.241 och innehåller delar av regeltextern i TGL 6 (vägledande material om godkännande av luftfartyg och operatörer för flygning i luftrum över FL 290 där vertikala separationsminima på 300 m (1 000 ft) tillämpas).

IX. SPA.LVO: Kapitel E – Verksamhet vid låga siktvärden (LVO)**Allmänt**

352. Detta kapitel innehåller det specifika godkännandet för verksamhet vid låga siktvärden, som omfattar följande verksamhet:
- Start vid låga siktvärden.
 - Lägre än standard kategori I-verksamhet (LTS CAT I).
 - Standard kategori II-verksamhet (CAT II).
 - Annan än standard kategori II-verksamhet (OTS CAT II).
 - Standard kategori III-verksamhet (CAT III).
 - Inflygningsverksamhet med användning av system för förstärkt seende (EVS), vilket driftsmässigt tillgodoses på minima för bansynvidden (RVR).
353. Detta kapitel införlivar de LVO-relaterade reglerna i kapitel E i EU-OPS och JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Verksamhet vid låga siktvärden

354. Genom detta krav fastställs vilken verksamhet som utgör verksamhet vid låga siktvärden.
355. Verksamhet vid låga siktvärden samt de lägsta minimivärdena vid denna drift fastställs i "Bilaga I – Definitioner av begrepp som används i bilagorna II–VIII" (bilaga I – Definitioner).
356. I överensstämmelse med EU-OPS definieras LVTO som en start under vilken bansynvidden är lägre än 400 m. Enligt EU-OPS krävs det ett utbildningsprogram för LVTO och ytterligare särskilda godkännanden för starter med en bansynvidd under 150 m samt för starter med en bansynvidd under 125 m. Det föreslagna kravet följer dessa bestämmelser, men konceptet har ändrats något. Det finns endast ett godkännande för LVTO, som skulle ange vilket minimivärde som godkänns för verksamheten.
357. Byrån instämmer med majoriteten av de berörda aktörerna att EVS-verksamhet i EU-OPS klassificeras som verksamhet med låga siktvärden, t.ex. i tillägg 1 till OPS 1.450

eller tillägg 1 till OPS 1.455. Genom den föreslagna regeltexten klargörs att endast sådan EVS-verksamhet ska behandlas som verksamhet vid låga siktvärden som driftsmässigt tillgodoräknas på minima för bansynvidden.

SPA.LVO.110 Allmänna operativa krav

358. Byrån har införlivat innehållet i tillägg 1 till OPS 1.455 b.2 ix, där det föreskrivs att en radiohöjdmätare ska användas för att fastställa höjdtrop under 200 ft över flygplatströskeln.
359. När det gäller verksamhet vid låga siktvärden där EVS används, håller man fortfarande på att överväga eventuella ändringar i de nuvarande EU-OPS-kraven för utrustning för att fastställa höjdtrop samt vilka konsekvenser de kan få på operativa minima vid flygplats för NPA-, APV- och PA-verksamhet. I samband med detta beaktas all tillgänglig dokumentation.

SPA.LVO.115 Flygplatsrelaterade krav

360. I detta krav klargörs det att i enlighet med EU-OPS får LVO-verksamhet endast utföras om flygplatsen har upprättat förfaranden vid låga siktvärden (LVP). Detta krav gäller för all verksamhet med sikt under 800 m.
361. När det gäller flygplatser utanför EU där begreppet LVP kanske inte används, ska operatören enligt ett tillagt stycke säkerställa att dessa flygplatser har motsvarande förfaranden som överensstämmer med LVP-kraven.

Framtida regleringsuppgifter

362. Inom ramen för det uppdrag som byrån har fått ska den befintliga regeltexten i EU-OPS endast revideras om uppenbara fel behöver korrigeras, om väsentliga ändringar behöver göras med hänsyn till säkerheten eller om syftet med regeln varit tvetydigt.
363. Byrån anser att det krävs en genomgripande översyn av de krav som härrör från kapitel E. Detta skulle i så fall framför allt gälla reglerna om APV-verksamhet (inflygningar med vägledning i höjdd), LTS CAT I-verksamhet, OTS CAT II-verksamhet och verksamhet med EVS. För detta syfte krävs det en särskild regleringsuppgift, där man även tar hänsyn till de senaste ändringarna i ICAO:s normer och rekommenderade praxis samt nya tekniska framsteg, som syntetiska visualiseringssystem (SVS) och kombinerade visualiseringssystem (CVS).

X. SPA.ETOPS: Kapitel F – Långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (ETOPS)

Allmänt

364. Detta kapitel innehåller kraven för särskilt godkännande av långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan inom ramen för CAT-transport.
365. Detta kapitel införlivar EU-OPS 1.246.

Pågående och framtida regleringsuppgifter

366. Det ska noteras att dessa krav inom en snar framtid kommer att ändras ytterligare av följande skäl:
- Motsvarande AMC 20-6-material föreslogs i NPA 2008-01 och beslutet publicerades den 16 december 2010.
 - I början av 2012 beräknas ICAO publicera ett State Letter med förslag till ändringar av långdistansflygning som inte bara gäller tvåmotoriga flygplan, utan även flygplan med fler än två motorer.
 - Som tidigare nämnts behöver planeringsminima för sträckalternativet för ETOPS att uppdateras så att den omfattar APV-verksamhet.

XI: SPA.DG: Kapitel G – Transport av farligt gods**Allmänt**

367. Detta kapitel innehåller det särskilda godkännandet för transport av farligt gods enligt definitionen i ICAO:s *Technical Instructions*. Det införlivar EU-OPS/JAR-OPS 3 kapitel R och JAA NPA-OPS 70.

Jämförelse med EU-OPS/JAR-OPS 3

368. Byrån föreslår en dynamisk hänvisning till ICAO:s *Technical Instructions*. Utdrag från *Technical Instructions* upprepas därför inte i tillämpningsföreskrifterna. Detta gör att SPA.DG är kortare än kapitel R i EU-OPS och JAR-OPS 3. Här anges endast de krav som fastställer operatörens särskilda ansvarsområden.

XII. SPA.NVIS: Kapitel H – Helikopterverksamhet med visualiseringssystem för mörkerflygning**Allmänt**

369. Detta kapitel innehåller det särskilda godkännandet för VFR-verksamhet under mörker med stöd av visualiseringssystem för mörkerflygning (NVIS) i CAT-trafik med helikoptrar. Det införlivar JAR-OPS 3.005 j och TGL-34.
370. När TGL-34 först utarbetades, byggde den till viss del på militär erfarenhet och innehöll inslag som var specifika för militär verksamhet, t.ex. en rekommendation att använda infraröda lampor. I CAT-trafik finns det inget behov att utföra hemlig verksamhet och den typen av rekommendationer har strukits.

SPA.NVIS.100 Verksamhet med visualiseringssystem för mörkerflygning (NVIS)

371. Text har lagts till för att begränsa tillämpningen till helikopteroperatörer som innehar ett drifttillstånd för CAT-trafik.

SPA.NVIS.120 Operativa minima för NVIS

372. Operativa minima för NVIS får inte understiga väderminima för VFR för den typ av mörkerflygning som utförs. NVIS är ett hjälpmedel för att förstärka visuella signaler under mörker. Minima för VFR under mörker fastställs därför för den verksamhet som NVIS används för. När HEMS-flygningar utförs med stöd av NVIS gäller t.ex. HEMS-minima

SPA.NVIS.130 Besättningskrav för NVIS-verksamhet

373. Texten har anpassat för att dela upp kraven för certifiering, olika typer av verksamhet och drifthandboken i fråga om besättningssammansättning. Regeln har anpassats genom att den har delats upp på olika stycken där specifika kriterier och mål anges för urval, erfarenhet, utbildning, aktuell flygerfarenhet och besättningssammansättning. Utbildnings- och kontrollkrav fastställs för flygbesättningsmedlemmar och tekniska besättningsmedlemmar.

SPA.NVIS.140 Information och dokumentation

374. Denna punkt är ny i förhållande till TGL-34 och här anges det vilka NVIS-specifika element som måste behandlas i drifthandboken.

Framtida regleringsuppgifter

375. Möjligheten att använda NVIS för alla typer av luftfartyg avsågs i NPA 2009-02b. TGL-34 har emellertid utarbetats för CAT-trafik med helikopter och NPA-förslaget skulle kunna vara alltför restriktiva för annan verksamhet. Frågan om särskilda NVIS-krav för annan trafik än CAT respektive icke-helikopterverksamhet skulle kunna behandlas i en framtida regleringsuppgift (OPS.096). För närvarande saknas det kunskap om sådan verksamhet och experterna är osäkra på vad som är proportionellt för de här typerna av verksamhet. Del SPA.NVIS är därför begränsat till CAT-trafik med helikopter i avvaktan på vad som blir resultatet av denna kommande regleringsuppgift.

XIII.SPA.HHO: Kapitel I – Vinschoperation utförd från helikopter (HHO)**Allmänt**

376. Detta kapitel innehåller kraven för särskilt godkännande av vinschoperation utförd från helikopter (HHO). Det införlivar tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 h och utkastet JAA NPA-OPS 69.
377. Byrån har konstaterat att det har inkommit flera synpunkter som gäller vinschoperationer som utförs under flygräddning. Såväl flygräddning som bergs- och fjällräddning anses falla utanför byråns behörighetsområde. Sådana synpunkter, där det anges att vissa krav inte ska tillämpas på sådan verksamhet, har därför lämnats åt sidan.

378. Flygräddning och liknande tjänster är alltså de enskilda medlemsstaternas ansvarsområde. Staterna ska se till att dessa tjänster utförs enligt målen i grundförordningen, så långt detta är praktiskt möjligt.
379. I ett antal synpunkter uttrycktes det betänkligheter om att det saknades lämpliga bestämmelser för bruksflygning. HHO-verksamhet, som fastställdes redan i JAR-OPS 3, har alltid betraktats som CAT-trafik – därav kravet på tillförlitlighet vid motorbortfall i enlighet med HEC-kraven för klass D-certifiering. HEC-klasserna A, B och C (ej CAT) kommer att behandlas inom ramen för Del-SPO genom att man ställer krav på att operatören ska fastställa lämpliga operativa standardförfaranden (SOP). Inom granskningsgrupperna har samförstånd uppnåtts kring denna strategi.

SPA.HHO.100 Vinschoperation utförd från helikopter (HHO)

380. Denna regel innehåller nu endast element för det extra HHO-godkännandet. Alla övriga element täcks genom utfärdandet av drifttillståndet, som är ett av de villkor som ska uppfyllas. Kravet gäller därför endast modifieringar av drifttillståndet.

SPA.HHO.110 Utrustningskrav för HHO-verksamhet

381. HHO-verksamhet gäller CAT-trafik (HEC klass D). PCDS-utrustning ska därför omfattas av ett luftvärdighetsgodkännande. Godkännande för vinschningsutrustning och tillhörande utrustning ska innehålla instruktioner för fortsatt luftvärdighet och operatören ansvarar för att dessa utförs.

SPA.HHO.115 HHO-kommunikation

382. Texten har förbättrats för att klargöra att "markpersonalen" ska befinna sig på utlandningsplatsen för HHO. Men när HHO-verksamhet utförs på en utlandningsplats för HEMS finns det kanske inte markpersonal på platsen. Det har därför införts en lättnad för HHO på en utlandningsplats för HEMS.

SPA.HHO.125 Prestandakriterier för HHO-verksamhet

383. För HHO gäller inte prestandaklasserna. Frågan om prestanda behandlas i stället specifikt inom denna regel.
384. Ett antal synpunkter gällde frågan om tillförlitlighet vid motorbortfall ska tillämpas. Grundkravet för HHO-verksamhet som utförs som CAT-trafik är att helikoptern ska kunna fortsätta med kritisk motor ur funktion utan att fara uppstår för person/last i vinschanordningen, tredje part eller egendom. En avgiftsbetalande passagerare förflyttas med hjälp av en vinschanordning och är inte någon besättningsmedlem. Kravet på tillförlitlighet vid motorbortfall förhindrar att helikoptrar certifierade i kategori B ska kunna utföra denna typ av CAT-trafik.

SPA.HHO.130 Besättningskrav för HHO-verksamhet

385. Regeln har anpassats genom att den har delats upp på olika stycken där specifika kriterier och mål anges för urval, erfarenhet, utbildning, aktuell flygerfarenhet och besättningssammansättning. Utbildnings- och kontrollkrav har fastställts för

flygbesättning och teknisk besättning samt som i form av ett krav på särskild information till HHO-passagerare.

SPA.HHO.140 Information och dokumentation

386. I flera synpunkter efterlyste man att kravet på ett tillägg till drifthandboken skulle återinföras. Kravet på ett tillägg skulle inte vara någon objektiv regel, eftersom det skulle förhindra en integrerad drifthandbok. Under denna punkt fastställs nu vilka HHO-specifika element som ska behandlas i den drifthandbok som krävs enligt ORO.MLR. Det är upp till operatören att besluta hur dessa element ska införas på bästa sätt, vilket kan vara i form av ett tillägg.

Framtida regleringsuppgifter

387. Synpunkter har inkommit när det gäller HHO-verksamhet i ej CAT-trafik. En regleringsuppgift (OPS.067) kommer att inledas för att gå vidare med undersökningen av reglerna i Del-SPO samt för att se om all HHO-verksamhet ska behandlas i Del-SPA.

XIV. SPA.HEMS: Kapitel J – Ambulansflyg (HEMS)

Allmänt

388. Detta kapitel innehåller kravet för särskilt godkännande av ambulansflygningar (HEMS). Det införlivar tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 d och till viss del arbetsdokumentet HSST-WP-07-03.4.

Helikopterprestanda

389. Regeln har stärkts så att den avspeglar HEMS-filosofin som har införlivats från JAA på ett bättre sätt. I kravet görs det nu en klar åtskillnad mellan "bas för HEMS-verksamhet" där det bör vara "noll risk" i fråga om en tätbebyggd ogynnsam miljö, sjukhus beläget i en ogynnsam miljö där risken ska minimeras till ett godtagbart säkerhetsmål – därav hänvisningen till godkännandet i CAT.POL.H.225 – sjukhus beläget utanför en tätbebyggd ogynnsam miljö där lättnad redan medges enligt CAT.POL.H.305 och "utelandningsplats för HEMS-verksamhet" - där risken är så låg som praktiskt taget är genomförbart.

SPA.HEMS.100 Ambulansflyg (HEMS)

390. Detta avsnitt innehåller nu endast element för det extra HEMS-godkännandet. Alla övriga element täcks genom utfärdandet av drifttillståndet, som är ett av de villkor som ska uppfyllas. Kravet gäller därför endast modifieringar av drifttillståndet.

SPA.HEMS.120 Operativa minima för HEMS-verksamhet

391. Eftersom minimibesättningen alltid är en pilot och en teknisk besättningsmedlem för HEMS-verksamhet, ska operativa minima för en pilot gälla för denna

besättningssammansättning. Operativa minima för två piloter gäller endast i de fall då besättningen består av två piloter. Den tekniska besättningsmedlemmen för HEMS-verksamhet är ingen pilot och därför kan verksamheten inte tillgodoräknas som detta. Att operativa minima för en pilot redan är lägre än vanliga operativa minima beror på att hänsyn redan har tagits till den extra tekniska besättningsmedlemmen för HEMS-verksamhet (se även SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Prestandakrav för HEMS-verksamhet

392. Text har lagts till som ett resultat av samrådet om HSST/WP-07/03.4. Genom kraven fastställs exponeringen (detta begrepp används för att undvika det längre korrekta begreppet "verksamhet utan en säkerställd kapacitet för säker nödlandning") under start och landning i de fall som anges i punkt b.

SPA.HEMS.130 Besättningskrav

393. Regeln har anpassats genom att den har delats upp på olika stycken där specifika kriterier och mål anges för urval, erfarenhet, utbildning, aktuell flygerfarenhet och besättningssammansättning. Utbildnings- och kontrollkrav fastställs för flygbesättning och teknisk besättning.
394. Kravet på 30 minuters flygning med referens endast till instrument är avsett som ett förfarande som har ett underlättande syfte och ska förhindra att piloter förlorar kontrollen när de råkar ut för instrumentväderförhållanden (IMC). Eftersom detta inte är något erkänt förfarande enligt FCL, finns det inget behov att kräva undervisning av flyginstruktör (FI) för detta.
395. Såväl med hänsyn till rättssäkerheten och de synpunkter som inkommit anges det i punkt e.1 under vilka särskilda omständigheter som besättningen kan reduceras.

SPA.HEMS.135 Orientering av passagerare

396. Inom HEMS-verksamhet är det ganska vanligt förekommande att patienterna är medvetslösa eller påverkade av läkemedel i en sådan omfattning att de har allvarligt nedsatt kapacitet. De kan också vara fastspända på en bår där de inte kan röra på sig. I sådana fall är det inte praktiskt genomförbart att ge en säkerhetsgenomgång liknande den som ges under en "vanlig" flygtransport med passagerare. Det är upp till befälhavaren och den medicinska personalen som finns ombord under flygningen att bedöma i vilken omfattning patienten kan förstå en sådan genomgång samt att göra en genomgång utifrån patientens medicinska tillstånd.

SPA.HEMS.140 Information och dokumentation

397. I flera synpunkter efterlyste man att kravet på ett tillägg till drifthandboken skulle återinföras. Kravet på ett tillägg skulle inte vara någon objektiv regel, eftersom det skulle förhindra en integrerad drifthandbok. Under denna punkt fastställs nu vilka HEMS-specifika element som ska behandlas i den drifthandbok som krävs enligt ORO.MLR. Det är upp till operatören att besluta hur dessa element ska införas på bästa sätt, vilket kan vara i form av ett tillägg.

398. Flera element som till att börja med fanns i AMC/GM har nu tagits med i tillämpningsföreskrifterna för att hålla en enhetlig linje när det gäller särskilda godkännanden för helikopterverksamhet.

SPA.HERMS.150 Bränsleförråd

399. Denna text har införts eftersom en synpunktslämnare påpekade att det fanns ett behov av lämpliga bestämmelser för HERMS-verksamhet och föreslog att den lättnad som ursprungligen fanns i tillägg 1 till JAR-OPS 3.005 f även bör gälla för HERMS-verksamhet.

SPA.HERMS.155 Tankning medan passagerare går ombord, är ombord eller stiger ur helikoptern

400. Denna text har införts på nytt med tanke på specialfallet med HERMS-verksamhet då en patient kanske inte kan klara att själv ta sig ut från helikoptern om det skulle uppstå nödlägen under tankning.

FÖRKORTNINGAR SOM ANVÄNDS I DEL-CAT OCH DEL-SPA**– endast avsett som referens –**

AAC	administrativt luftfartsmeddelande (aeronautical administrative communication)
AAD	tilldelad höjd (assigned altitude deviation)
AAL	över flygplatsens höjd (above aerodrome level)
AC	växelström (alternating current)
ACAS II	flygburet antikollisionssystem II (airborne collision avoidance system)
ADF	automatpejl (automatic direction finder)
ADG	luftstyrd generator (air driven generator)
ADS	automatisk positionsövervakning (automatic dependent surveillance)
ADS-B	automatisk positionsövervakning – sändning (automatic dependent surveillance - broadcast)
ADS-C	automatisk positionsövervakning – kontakt (automatic dependent surveillance – contact)
AeMC	flygmedicinskt center (aero-medical centre)
AEO	alla motorer gående (all engines operating)
AFCS	automatiska styrsystem (automatic flight control system)
AFM	flyghandbok (aircraft flight manual)
AFN	flygmeddelande för luftfartyg (aircraft flight notification)
AFN	meddelande om ATS-anläggningar (ATS Facilities Notification)
AGL	över markytans nivå (above ground level)
AHRS	referenssystem för position och kurs (attitude heading reference system)
AIS	luftfartsinformation (aeronautical information service)
ALS	inflygningsljussystem (approach lighting system)
ALSF	inflygningsljussystem med sekventiella blinkande lampor (approach lighting system with sequenced flashing lights)
AMC	godtagbara sätt att uppfylla kraven (acceptable means of compliance)
AMSL	över havsytans medelnivå (above mean sea level)
ANP	faktisk navigeringsnoggrannhet (actual navigation performance)
AOC	drifttillstånd (air operator certificate)
APCH	inflygning (approach)
APU	hjälpkraftaggregat (auxiliary power unit)

APV	inflygningsförfarande med vägledning i höjddled (approach procedure with vertical guidance)
AR	ATS-rutt (ATS route)
AR	tillstånd krävs (authorisation required)
AR	myndighetskrav
ARA	inflygning med användning av flygburen radar (airborne radar approach)
ASC	Flygsäkerhetskommittén (Air Safety Committee)
ASDA	tillgänglig start-stoppssträcka (accelerate-stop distance available)
ATC	flygkontrolltjänst (air traffic control)
ATO	godkänd utbildningsorganisation (approved training organisation)
ATPL	trafikflygarcertifikat (airline transport pilot licence)
ATQP	alternativt utbildnings- och kvalificeringsprogram (alternative training and qualification programme)
ATS	flygtrafikledning (air traffic services)
AVGAS	flygbensin (aviation gasoline)
AVTAG	typ av blandbränsle (wide-cut fuel)
B-RNAV	grundläggande områdesnavigering (basic area navigation)
BALS	grundläggande inflygningsljussystem (basic approach lighting system)
CAP	parametrar för flygledaråtkomst (controller access parameters)
CDFA	slutlig inflygning under kontinuerlig plané
CDL	lista över konfigurationsavvikelser (configuration deviation list)
CFIT	kontrollerad flygning in i eller mot terräng (controlled flight into terrain)
CG	tyngdpunktsläge (centre of gravity)
cm	centimeter
CM	konfigurations-/kontexthantering (configuration/context management)
CMA	strategi för kontinuerlig övervakning (continuous monitoring approach)
CMV	omvandlad meteorologisk sikt (converted meteorological visibility)
CMPA	komplext motordrivet luftfartyg (complex motor-powered aircraft)
CofA	luftvärdighetsbevis (certificate of airworthiness)
CPA	minsta passageavstånd (closest point of approach)
CPDLC	datalänkförbindelse flygledare-pilot (controller pilot data link communications)
CPL	trafikflygarcertifikat med begränsningar (commercial pilot licence)
CRM	besättningssamarbete (crew resource management)
CRT	verktyg för synpunkter och svar (comment response tool)

CVR	ljudregistrator (cockpit voice recorder)
DA	beslutshöjd (decision altitude)
D-ATIS	automatisk terminalinformationstjänst via datalänk (Data Link – Automatic Terminal Information Service)
DC	likström (direct current)
DCL	färdtillstånd (departure clearance)
DDM	skillnad i moduleringsdjup (difference in depth of modulation)
D-FIS	flyginformationstjänst via datalänk (data link flight information service)
DGOR	händelserapport för farligt gods (dangerous goods occurrence report)
DH	beslutshöjd (decision height)
DME	avståndsmätningssutrustning (distance measuring equipment)
D-OTIS	operativ terminalinformationstjänst via datalänk (Data Link – Operational Terminal Information Service)
DR	beslutsavstånd (decision range)
DSTRK	önskad kurs (desired track)
EASP	Europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet (European Aviation Safety Programme)
EC	Europeiska kommissionen (European Commission)
EFB	elektronisk pilotväska (electronic flight bag)
EFIS	system för elektroniska flyginstrument (electronic flight instrument system)
EGT	avgasttemperatur (exhaust gas temperature)
ELT(AD)	nödradiosändare som frigörs med automatik (emergency locator transmitter – automatically deployable)
ELT(AF)	nödradiosändare som är automatisk och fast monterad (emergency locator transmitter – automatic fixed)
ELT(AP)	nödradiosändare som är automatisk och bärbar (emergency locator transmitter – automatic portable)
ELT(S)	nödradiosändare för överlevnad (survival emergency locator transmitter)
EPE	uppskattat positionsfel (estimate of position error)
EPR	tryck inuti motorn (engine pressure ratio)
EPU	uppskattad positionsosäkerhet (estimate of position uncertainty)
ERA	sträckalternativ – flygplats (en-route alternate)
ESSG	europiska styrgruppen för SAFA (European SAFA Steering Group)
ETOPS	långdistansflygning med tvåmotoriga flygplan (extended range operations with two-engined aeroplanes)
ETSO	europiskt beslut om teknisk norm (European technical standards order)

EUROCAE	européisk organisation för utrustning inom den civila luftfarten (European Organisation for Civil Aviation Equipment)
EVS	system för förstärkt seende (enhanced vision system)
FAA	USA:s luftfartsmyndighet (Federal Aviation Administration)
FAF	fix för slutlig inflygning (final approach fix)
FAK	förbandslåda (first-aid kit)
FALS	komplett inflygningsljussystem (full approach lighting system)
FANS	framtida flygnavigeringsystem (future air navigation system)
FAP	punkt för slutlig inflygning (final approach point)
FATO	start- och landningsområde (final approach and take-off area)
FDM	övervakning av flyguppgifter (flight data monitoring)
FDR	färdregistrator (flight data recorder)
FFS	flygsimulator (full flight simulator)
FI	flyginstruktör (flight instructor)
FL	flygnivå (flight level)
FM	frekvensmodulator (frequency modulator)
FMS	flygövervakningssystem (flight management system)
FOR	synfältsbegränsning (field of regard)
FOV	synfält (field of view)
FSTD	utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer (flight simulation training device)
ft	fot
FTD	flygutbildningshjälpmedel (flight training device)
g	gram
g	tyngpunkt (gravity)
GBAS	markbaserat system med förstärkningsfunktion (ground-based augmentation system)
GCAS	markburet antikollisionssystem (ground collision avoidance system)
GIDS	markburet isdetekteringssystem (ground ice detection system)
GLS	GBAS landningssystem (GBAS landing system)
GM	vägledande material (Guidance Material)
GNSS	globalt satellitnavigeringssystem (global navigation satellite system)
GPS	globalt positionsbestämningssystem (global positioning system)
GPWS	terrängvarningssystem (ground proximity warning system)
HEMS	ambulansflygning (helicopter emergency medical service)
HF	dekameter vågor (high frequency)
HI/MI	hög intensitet/medelintensitet (high intensity / medium intensity)

HIALS	högintensivt inflygningsljussystem (high intensity approach lighting system)
HLL	förteckning över helikopterdäcks begränsningar (helideck limitations list)
HoT	skyddstid (hold-over time)
hPa	hektopascal
HUD	siktlinjesindikator (head-up display)
HUDLS	landningssystem med siktlinjesindikator (head-up guidance landing system)
IAF	inflygningsfix (initial approach fix)
IALS	inflygningsljussystem av mellanklass (intermediate approach lighting system)
ICAO	Internationella civila luftfartsorganisationen
IF	mellanliggande inflygningsfix (intermediate fix)
IFR	instrumentflygningsregler (instrument flight rules)
IGE	i markeffekt (in ground effect)
ILS	instrumentlandningssystem (instrument landing system)
IMC	instrumentväderförhållanden (instrument meteorological conditions)
inHg	tum kvicksilver (inches of mercury)
INS	system för tröghetsnavigering (inertial navigation system)
IORS	internt system för händelserapportering (internal occurrence reporting system)
IP	mellanliggande punkt (intermediate point)
IR	tillämpningsföreskrift (Implementing Rule)
IRNAV/IAN	integrerad områdesnavigering (integrated area navigation)
IRS	referenssystem för tröghetsnavigering (inertial reference system)
ISA	internationella standardatmosfären (international standard atmosphere)
IV	intravenös (intra-venous)
JAA	de gemensamma luftfartsmyndigheterna (Joint Aviation Authorities)
JAR	gemensamma luftfartsbestämmelser (Joint Aviation Requirements)
JET 1/A/A1	flygfotogen (kerosene)
JET B	typ av blandbränsle (wide-cut fuel)
JIP	gemensamt genomförandeförfarande (Joint Implementing Procedure)
JP-4	typ av blandbränsle (wide-cut fuel)
km	kilometer
kN	kilonewton

KSS	Formel som uppkallats efter <u>K</u> titorov, <u>S</u> imin och <u>S</u> indalovskij
kt	knop
LAT/LONG	latitud/longitud
LED	lysdiod (light-emitting diode)
LIFUS	produktionsflygning under övervakning (line flying under supervision)
LNAV	lateral navigering (lateral navigation)
LoA	godkännandebrev (letter of agreement)
LOC	kurssändare (localiser)
LOE	produktionsinriktad utvärdering (line oriented evaluation)
LOFT	utbildning som är inriktad på produktionsinriktad flygträning (line oriented flight training)
LOS	begränsad hinderyta (limited obstacle surface)
LOUT	lägsta operativa temperatur (lowest operational use temperature)
LP	GPS som inflygningshjälpmedel (localiser performance)
LPV	precision i sidled med vägledning i höjdled (lateral precision with vertical guidance approach)
LRNS	system för långdistansnavigering (long range navigation system)
LVO	verksamhet vid låga siktvärden (low visibility operations)
LVP	förfaranden vid låga siktvärden (low visibility procedures)
LVTO	start vid låga siktvärden (low visibility take-off)
m	meter
MALS	medelintensivt inflygningsljussystem (medium intensity approach lighting system)
MALSF	medelintensivt inflygningsljussystem med sekventiella blinkande lampor (medium intensity approach lighting system with sequenced flashing lights)
MALSR	medelintensivt inflygningsljussystem med lampor för inriktning mot banan (medium intensity approach lighting system with runway alignment indicator lights)
MAPt	punkt för avbruten inflygning (missed approach point)
MCTOM	maximal certifierad startmassa (maximum certificated take-off mass)
MDA	lägsta planéhöjd (minimum descent altitude)
MDA/H	lägsta planéhöjd (minimum descent altitude/height)
MDH	lägsta planéhöjd (minimum descent height)
MEA	minimihöjd på sträcka (minimum safe en-route altitude)
MEL	minimiutrustningslista
METAR	meteorologisk flygplatsrapport (meteorological aerodrome report)
MGA	minsta säkerhetshöjd grid (minimum safe grid altitude)

MHz	megahertz
MID	mittzon (midpoint)
ml	milliliter
MLS	mikrovågslandningssystem (microwave landing system)
MMEL	grundläggande minimiutrustningslista (master minimum equipment list)
MNPS	specifikationer för minimala navigeringsprestanda (minimum navigation performance specifications)
MOC	minsta hinderfrihet (minimum obstacle clearance)
MOCA	lägsta hinderfrihetshöjd (minimum obstacle clearance altitude)
MOPS	norm för lägsta driftsprestanda (minimum operational performance standard)
MORA	lägsta höjd utanför flygväg (minimum off-route altitude)
MPSC	maximal kabinkonfiguration (maximum passenger seating configuration)
mSv	millisievert
NADP	förfarande för minskning av buller vid start (noise abatement departure procedure)
NALS	inget inflygningsljussystem (no approach lighting system)
NAV	navigering
NDB	oriktad radiofyr (non-directional beacon)
N _F	hastighet med fri turbin (free power turbine speed)
NM	nautiska mil
NOTAM	meddelande till personer verksamma inom flygtrafiken (Notice to Airmen)
NPA	icke-precisionsinflygning (non-precision approach)
NVG	glasögon för mörkerseende (night vision goggles)
OAT	omgivande temperatur (outside air temperature)
OCH	höjd för hinderfrihet (obstacle clearance height)
OCL	tillstånd att flyga över hav (oceanic clearance)
ODALS	rundstrålande inflygningsljussystem (omnidirectional approach lighting system)
OEI	en motor ur funktion (one-engine-inoperative)
OFS	hinderfri yta (obstacle-free surface)
OGE	utan markeffekt (out of ground effect)
OIP	punkt för inledande av kursändring (offset initiation point)
OM	drifthandbok (operations manual)
ONC	typ av flygkarta (operational navigation chart)
OSD	data för operativ lämplighet (operational suitability data)

otCMPA	icke-komplexa motordrivna luftfartyg (other-than-complex motor-powered aircraft)
PAPI	system för noggrann visuell glidbankeindikering (precision path approach indicator)
PAR	precisionsradar (precision approach radar)
PBE	andningsskydd (protective breathing equipment)
PBN	Prestandabaserad navigation (performance-based navigation)
PCDS	bärutrustningssystem för manskap (personnel carrying device system)
PDP	förutbestämd punkt (predetermined point)
PNR	startplats (point of no return)
POH	pilotens flyghandbok (pilot's operating handbook)
PRM	person med nedsatt rörelseförmåga (person with reduced mobility)
QFE	lufttryck vid flygplatsens höjd över havet (eller vid banans tröskel) (atmospheric pressure at aerodrome elevation (or at runway threshold))
QNH	höjdmätaren inställd så att höjden över havsytans medelnivå erhålls när man befinner sig på marken (question nil height, atmospheric pressure at nautical height)
R/T	radiotelefoni
RA	instruktion om undanmanöver (resolution advisory)
RAT	rammluftturbine (ram air turbine)
RCC	räddningscentral (rescue coordination centre)
RCF	reducerat bränsle för oförutsedda händelser (reduced contingency fuel)
RCLL	centrumlinjeljus (runway centreline lights)
RFC	typ av flygkarta (route facility chart)
RNAV	områdesnavigering (area navigation)
RNAV 5	B-RNAV, grundläggande områdesnavigering (B-RNAV, basic area navigation)
RNP	föreskriven navigeringsnoggrannhet (required navigation performance)
RNPX	föreskriven navigeringsnoggrannhet (required navigation performance X)
ROD	sjunkhastighet (rate of descent)
RTCA	flygorganisation med inriktning på radioteknik (Radio Technical Commission for Aeronautics)
RTZL	banans sättningszonsljus (runway touchdown zone lights)
RVR	bansynvidd (runway visual range)
RVSM	reducerade vertikala separationsminima (reduced vertical separation minima)

SACA	säkerhetsutvärdering av gemenskapens luftfartyg (safety assessment of community aircraft)
SAFA	säkerhetskontroll av utländska luftfartyg (safety assessment of foreign aircraft)
SAE ARP	rekommenderad praxis från organisationen Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice
SALS	enkelt inflygningsljussystem (simple approach lighting system)
SALSF	kort inflygningsljussystem med sekventiella blinkande lampor (short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SAP	stabiliserad inflygning (stabilised approach)
SAP	parametrar för systemåtkomst (system access parameters)
SAR	flygräddning (search and rescue)
SBAS	satellitbaserat system med förstärkningsfunktion (satellite-based augmentation system)
SCP	speciella kategorier av passagerare (special categories of passenger)
SID	standardflygväg för avgående IFR-trafik (standard instrument departure)
SMS	säkerhetsstyrningssystem (safety management system)
SPECI	utvald specialrapport för luftfarten (aviation selected SPECIal aviation report)
SRA	radarinflygning (surveillance radar approach)
SRE	övervakningsradardel (surveillance radar element)
SSALF	förenklat kort inflygningsljussystem med sekventiella blinkande lampor (simplified short approach lighting system with sequenced flashing lights)
SSALR	förenklat kort inflygningsljussystem med lampor för inriktning mot banan (simplified short approach lighting system with runway alignment indicator lights)
SSALS	förenklat kort inflygningsljussystem (simplified short approach lighting system)
SSP	program för statens säkerhetsledning (State Safety Programme)
SSR	sekundär övervakningsradar (som rapporterar tryckhöjden) (secondary surveillance radar (pressure-altitude-reporting))
STC	kompletterande typcertifikat (supplemental type certificate)
SVS	syntetiskt visualiseringssystem (synthetic vision system)
TA	trafikanvisning (traffic advisory)
TAC	typ av flygkarta (terminal approach chart)
TAFS	flygplatsprognoser (aerodrome forecasts)
TAS	faktisk fart genom luften (true airspeed)
TAWS	terrängvarningssystem (terrain awareness warning system)
TCAS	trafikvarnings- och antikollisionssystem

TCCA	Kanadas luftfartsmyndighet Transport Canada Civil Aviation
TDP	besluts punkt för start (take-off decision point)
TDZ	sättningszon (touchdown zone)
THR	tröskel (threshold)
TODA	tillgänglig startsträcka (take-off distance available)
TORA	tillgänglig startrullsträcka (take-off run available)
TRI	typinstruktör (type rating instructor)
TSE	totalt systemfel (total system error)
TVE	totalt vertikalfel (total vertical error)
TWIP	terminal väderinformationstjänst för piloter (terminal weather information for pilots)
UMS	system för användningskontroll (usage monitoring system)
UTC	samordnad världstid (coordinated universal time)
UTR	fasthållningssystem för övre delen av bröstkorgen (upper torso restraint)
V _{AT}	indikerad fart vid tröskeln (indicated airspeed at threshold)
VDF	VHF-pejl (VHF direction finder)
VFR	visuellflygreglerna (visual flight rules)
VHF	metervåg (very high frequency)
VIS	sikt (visibility)
VMC	visuella väderförhållanden (visual meteorological conditions)
V _{MO}	maximal flygfart (maximum operating speed)
VNAV	vertikal navigering (vertical navigation)
VOR	riktad radiofyr, VHF (VHF omnidirectional radio range)
V _{S1G}	1 g stallfart (1 g stall speed)
V _{SO}	stallfart (stalling speed)
V _Y	bästa stighastighet (best rate of climb speed)
WAC	världsflygkarta (world aeronautical chart)
WXR	väderradar (weather radar)
ZFT	flygtid i simulator (zero flight time)
ZFTT	flygträning utan flygning i luftfartyg (zero flight time training)

Köln den 1 juni 2011

P. GOUDOU
Verkställande direktör