



UDTALELSE NR. 04/2011

FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

af 1. juni 2011

om Kommissionens forordning om fastlæggelse af gennemførelsesbestemmelser for flyveoperationer

"OPS for flyveoperationer"

Indhold

Sammendrag	4
Indledning.....	5
I. Generelt.....	5
II. Udtalelsens anvendelsesområde	5
III. Høring.....	6
IV. Konvention for nummerering af regler.....	8
Rammeforordning om flyveoperationer	9
I. Anvendelsesområde	9
II. Oversigt over bemærkninger.....	9
III. Forklaring	9
Bilag I – Definitioner	15
I Anvendelsesområde	15
II. Oversigt over bemærkninger.....	15
III. Oversigt over forskelle	15
IV. Forklaring	17
Bilag II – Del-ARO	19
I. Generelt	19
II. Høring.....	22
III. Anvendelsesområde og anvendelighed	24
IV. Oversigt over forskelle	43
V. Foreslåede regelfastsættelsesopgaver	44
Bilag III – Del-ORO	46
I. Generelt	46
II. Høring.....	46
III. Anvendelsesområde og anvendelighed	48
IV. Oversigt over forskelle	70
V. Foreslåede regelfastsættelsesopgaver	84
Bilag IV – Del-CAT(A,H).....	86
I. Omfang	86
II. Oversigt over bemærkninger.....	88
III. Oversigt over forskelle	88

IV.	Foreslåede regelfastsættelsesopgaver	95
V.	CAT.GEN: Subpart A – Generelle krav	98
VI.	CAT.OP: Subpart B – Operationelle procedurer	100
VII.	CAT.POL: Subpart C – Præstationsmæssige og operationelle begrænsninger for luftfartøjer	103
VIII:	CAT.IDE: Subpart D – Instrumenter, data og udstyr	107
Bilag V – Del-SPA		110
I.	Omfang	110
II.	Oversigt over bemærkninger.....	112
III.	Oversigt over forskelle	112
IV.	Foreslåede regelfastsættelsesopgaver	112
V.	SPA.GEN: Subpart A – Generelle krav	113
VI.	SPA.PBN: Subpart B – Operationer med performancebaseret navigation (PBN).....	114
VII.	SPA.MNPS: Subpart C – Operationer i overensstemmelse med minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS).....	115
VIII.	SPA.RVSM: Subpart D – Operationer i luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM)	116
IX.	SPA.LVO: Subpart E – Operationer i lav sigtbarhed (LVO)	116
X.	SPA.ETOPS: Subpart F – Operationer med udvidet rækkevidde med tomotorede flyvemaskiner (ETOPS).....	117
XI:	SPA.DG: Subpart G – Transport af farligt gods	118
XII.	SPA.NVIS: Subpart H – Helikopteroperationer med NVIS-systemer (night vision imaging systems)	118
XIII.	SPA.HHO: Subpart I – Operationer med helikopterens højseanordning (HHO)	119
XIV.	SPA.HEMS: Subpart J – Helikopterambulancetjenester (HEMS-operationer)	121
AKRONYMER/FORKORTELSER ANVENDT I DEL-CAT OG DEL-SPA		124

Sammendrag

Denne udtalelse omfatter følgende dokumenter:

- rammeforordningen om flyveoperationer
- bilag I – definitioner af termer i bilag II-VIII
- bilag II – del-ARO, myndighedskrav til flyveoperationer
- bilag III – del-ORO, organisationskrav til erhvervsmæssige luftfartsforetagender og ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender af komplekse motordrevne luftfartøjer
- bilag IV – del-CAT(A,H), tekniske krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere
- bilag V – del-SPA, krav til operationer, der kræver specifik godkendelse.

Med udgangspunkt i de principper, som bestyrelsen har fastlagt i samarbejde med Europa-Kommissionen, gennemfører agenturets forslag indholdet i EU-OPS og JAR-OPS 3 og tilpasser så vidt muligt kravene til kravene i ICAO's SARP'er (bilag 6, del I og del III, afsnit 1 og 2).

Disse krav er udviklet med udgangspunkt i følgende mål:

- opretholde et højt sikkerhedsniveau
- sikre forholdsmæssige regler, hvor det er muligt
- garantere fleksibilitet og effektivitet for luftfartsforetagender og myndigheder

Denne udtalelse er resultatet af en omfattende høringsproces, der har haft deltagelse af myndigheder, organisationer, luftfartsforetagender og luftfartseksperter.

Udtalelsen om de resterende bilag til denne forordning, bilag VI – del-NCC, bilag VII – del-NCO, og bilag VIII – del-SPO, offentliggøres på et senere tidspunkt.

Indledning

I. Generelt

1. Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹ (i det følgende benævnt "grundforordningen") som ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009² fastsættes der en hensigtsmæssig og omfattende ramme for definition og gennemførelse af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.
2. Formålet med denne udtalelse er at bistå Europa-Kommissionen i fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser vedrørende flyveoperationer.
3. Udtalelsen er vedtaget efter den procedure, der er fastlagt af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (agenturets) bestyrelse³, i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 19 i grundforordningen.

II. Udtalelsens anvendelsesområde

4. Denne udtalelse består af følgende dokumenter:
 - rammeforordningen om flyveoperationer
 - bilag I – definitioner af termer i bilag II-VIII
 - bilag II – del-ARO, myndighedskrav til flyveoperationer
 - bilag III – del-ORO, organisationskrav til erhvervmæssige luftfartsforetagender og ikke-erhvervmæssige luftfartsforetagender af komplekse motordrevne luftfartøjer
 - bilag IV – del-CAT(A,H), tekniske krav til erhvervmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere
 - bilag V – del-SPA, krav til operationer, der kræver specifik godkendelse.
5. Denne udtalelse indeholder ikke:
 - kravene til erhvervmæssige lufttransportoperationer med svævefly, balloner og A til A-flyvninger med flyvemaskiner og helikoptere i bilag III – del-CAT
 - bilag VI – del-NCC, tekniske krav til ikke-erhvervmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (*EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1-49*).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1108/2009 af 21. oktober 2009 om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af direktiv 2006/23/EF (*EUT L 309 af 24.11.2009, s. 51-70*).

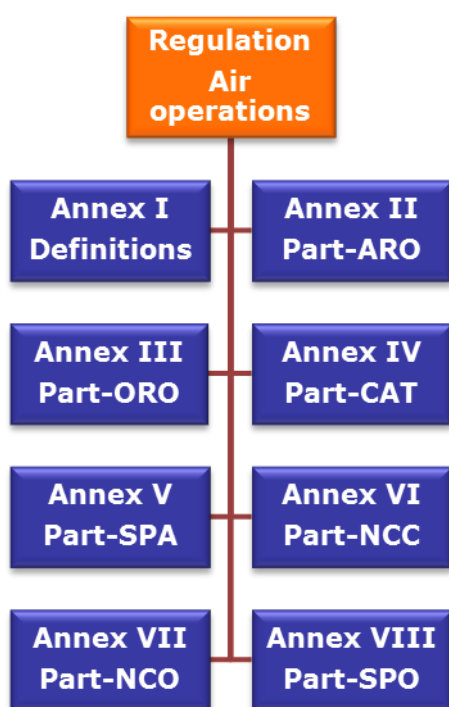
³ Bestyrelsens beslutning om den procedure, agenturet anvender ved afgivelse af udtalelser og udarbejdelse af certificeringsspecifikationer og vejledende materiale (regelfastsættelsesproceduren) (EASA MB 08-2007 af 13.6.2007).

- bilag VII – del-NCO, tekniske krav til ikke-erhvervsmæssige operationer med motordrevne luftfartøjer, der ikke er komplekse
- bilag VIII – del-SPO, tekniske krav til specifikke operationer, herunder erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige operationer
- de tilknyttede bestemmelser vedrørende ovennævnte operationer i rammebestemmelserne om flyveoperationer.

Udtalelsen om de resterende krav offentliggøres på et senere tidspunkt.

6. Dokumenterne i denne udtalelse er baseret på den reviderede regelstruktur, som Kommissionen og agenturet foreslog i april 2011. Følgende tabel er en oversigt over bilagene til forordningen om flyveoperationer.

Figur 1: Bilag til forordningen om flyveoperationer

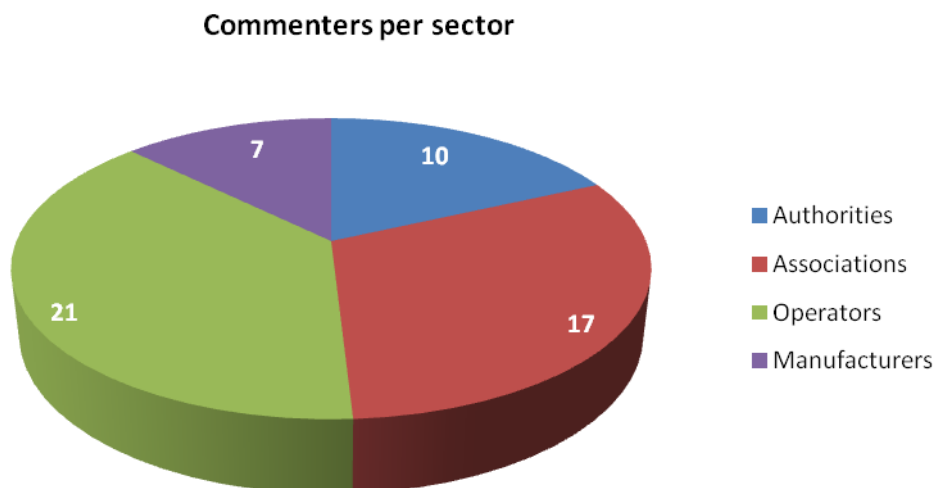


III. Høring

7. Denne udtalelse er baseret på:
- NPA 2008-22, som indeholder forslag til gennemførelsesbestemmelser og relaterede acceptable måder for overensstemmelse (AMC) og vejledende materiale (GM) for myndigheder og organisationer
 - NPA 2009-02, som indeholder forslag til gennemførelsesbestemmelser og relaterede AMC'er og GM for flyveoperationer.
8. NPA 2009-02 blev offentliggjort på EASA's websted (<http://www.easa.europa.eu>) den 30. januar 2009. Høringsperioden udløb den 31. juli 2009. Agenturet modtog i alt 13 775 bemærkninger, heraf omkring 8 200 bemærkninger vedrørende denne udtalelses anvendelsesområde.

9. Sammendrag af bemærkninger, dertil knyttede svar fra agenturet og den foreslåede ændrede regeltekst blev drøftet indgående med følgende fire undersøgelsesgrupper for regelfastsættelse (RG'er):
- RG01 (CAT), der har fokus på regler vedrørende erhvervsmæssige lufttransportoperationer
 - RG02 (SPO), der har fokus på regler vedrørende specialoperationer
 - RG03 (NCC), der har fokus på regler vedrørende ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer
 - RG04 (NCO), der har fokus på regler vedrørende ikke-erhvervsmæssige operationer med motordrevne luftfartøjer, som ikke er komplekse.
10. Udkastet til CRD-teksten om del-CAT blev undersøgt af RG01. Udkastet til CRD-teksten om del-SPA blev undersøgt af alle fire undersøgelsesgrupper.
11. Agenturet har også afholdt adskillige møder med helikopterspecialister, der gav råd om helikopterspecifikke spørgsmål, og som repræsenterede myndigheder, luftfartsforetagender og fabrikanter.
12. Ud fra den omfattende høring af myndigheder, organisationer og luftfartsforetagender offentliggjorde agenturet CRD OPS I den 25. november 2010. Fristen for indgivelse af bemærkninger udløb den 15. februar 2011. Agenturet modtog 1 009 bemærkninger.
13. Følgende figur giver en oversigt over aktører, der har fremsendt bemærkninger, opdelt under myndigheder, organisationer, luftfartsforetagender og fabrikanter

Figur 2: Oversigt over aktører, der har fremsendt bemærkninger



14. Alle bemærkninger er blevet vurderet og besvaret og blev inddraget i udformningen af bilag I, bilag IV og bilag V til denne udtalelse.
15. Høringsprocessen for NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c og NPA 2009-02d, som vedrører kravene i bilag II, del-ARO, og bilag III, del-ORO, til denne udtalelse, er nærmere beskrevet i de relevante afsnit i denne begrundelse.

IV. Konvention for nummerering af regler

16. I overensstemmelse med agenturets retningslinjer for regelfastsættelse er følgende konvention for nummerering af regler anvendt i gennemførelsesbestemmelserne:

.<subpart>.<afsnit>.<N>

Forklaring:

: obligatorisk – op til fire bogstaver eller cifre

f.eks.: ARO, ORO, CAT eller SPA

<subpart>: obligatorisk – op til fire bogstaver eller cifre

f.eks.: GEN, OP, POL eller IDE

<afsnit>: obligatorisk – op til fem bogstaver eller cifre

f.eks.: MPA, A, H eller MAB

<N>: obligatorisk – regelnummer – tre cifre startende med 100, idet efterfølgende tal generelt nummereres i intervaller af 5.

Rammeforordning om flyveoperationer

I. Anvendelsesområde

17. Rammeforordningen om flyveoperationer fastlægger den generelle anvendelighed af de dele, den omfatter, og foreslår grandfathering- og overgangsforanstaltninger i form af opt-out-muligheder.⁴

II. Oversigt over bemærkninger

18. De modtagne bemærkninger vedrørende rammeforordningen om OPS fokuserede på tilpasning til rammeforordningen om del-FCL, de foreslåede grandfathering-bestemmelser i JAR-OPS 3, ønsket om klarhed med hensyn til brugen af visse bilag II-luftfartøjer i erhvervsmæssige lufttransportoperationer og en definition af udtrykket specialoperationer.

III. Forklaring

19. Den rammeforordning, der offentliggøres i denne udtalelse, indeholder i henhold til artikel 4, stk. 1, litra b) og c), og artikel 8 i grundforordningen kravene til EU-luftfartsforetagender, der bruger luftfartøjer, som er registreret i EU eller et tredjeland, og til det personale, der medvirker i operationen af et sådant luftfartøj.
20. Den omhandler også kravene til agenturet og de kompetente myndigheder i forbindelse med flyveoperationer, herunder rampeinspektioner af luftfartøjer tilhørende luftfartsforetagender under en anden stats sikkerhedstilsyn i henhold til artikel 10 i grundforordningen.
21. Artikel 2 indeholder definitioner af de termer, der bruges i rammeforordningen. Definitionen af CAT-operationer er hentet fra ICAO-bilag 6 og tilpasset let for at tage højde for definitionen af "erhvervsmæssig operation" i grundforordningens artikel 3, litra i). Det fremhæves, at anvendelsesområdet for definitionen af erhvervsmæssig operation er bredere end anvendelsesområdet for definitionen af erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT). Definitionen af specialoperation suppleres yderligere af en ikke-udtømmende liste over specialtjenester eller -opgaver i den kommende del-SPO. I artikel 6, stk. 6, angives det endvidere, hvor mange personer der må transporteres på et luftfartøj, som bruges til specialoperationer, med henblik på klart at skelne mellem CAT-operationer og andre erhvervsmæssige operationer end CAT.
22. Rammeforordningen indeholder også to artikler, der er rettet til medlemsstaterne. I artikel 3 kræves det, at medlemsstaterne og agenturet udarbejder luftfartssikkerhedsplaner med henblik på vedvarende forbedring af sikkerheden. Det angives også, at medlemsstaterne skal koordinere deres sikkerhedsplaner, eftersom luftfartssikkerheden nu skal styres af EASA-staterne i fællesskab. Især betyder den aktuelle kompetencefordeling inden for EU, at det ikke er muligt for en medlemsstat at gennemføre sikkerhedsplanen alene. Der vil i fremtiden blive

⁴ En opt-out er en overgangsforanstaltning, der giver medlemsstaterne mulighed for at udskyde gennemførelsesdatoen for en bestemt bestemmelse indtil en bestemt frist, som er fastlagt ved lov.

udarbejdet mere materiale for at fremme den fælles gennemførelse af kravene i ICAO's statssikkerhedsprogram (SSP) i den europæiske lovgivning. Dette materiale vil blive baseret på det arbejde, der koordineres af det europæiske luftfartssikkerhedsrådgivningsudvalg (EASAC), navnlig vedrørende EASP-håndbogen.

23. I artikel 4 foreslås der krav om tilsynskompetencer. Disse bestemmelser er i fuld overensstemmelse med de relevante kritiske dele af et sikkerhedstilsynssystem ifølge ICAO, men de giver også medlemsstaterne mandat til at sikre, at deres tilsynspersonale har de behørigte beføjelser til at udføre certificerings- og tilsynsopgaver og ikke er udsat for interessekonflikter.
24. Artikel 3 og 4 er allerede omhandlet i udtalelse nr. 03-11 om rammeforordningen om flyvebesætninger. Ændringer efter drøftelser i EASA-udvalget om den tilhørende tekst er allerede omfattet.
25. Artikel 5 om rampeinspektioner omfatter en overgangsbestemmelse om et minimumsantal rampeinspektioner pr. år, der er justeret i forhold til datoen for forordningens ikrafttræden i april, så den bliver 65 % for 2012.
26. I artikel 6 fastlægges anvendelsesområdet for og anvendeligheden af bilagene på følgende måde:

Bilag	Anvendelighed	Artikel i rammeforordning
Bilag II: Del-ARO	Myndighedskrav, herunder rampeinspektioner	Artikel 1, stk. 1, og artikel 5
Bilag III: Del-ORO Bilag IV: Del-CAT	Erhvervmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner og helikoptere med undtagelse af A til A-flyvninger	Artikel 1, stk. 2, og artikel 6, stk. 1
Bilag V: Del-SPA	Enhver operation med flyvemaskiner, helikoptere, balloner eller svævefly	Artikel 6, stk. 3

27. Artikel 6, stk. 4, udelukker visse luftfartøjskategorier eller operationstyper fra denne forordnings anvendelsesområde, indtil den tilknyttede regelfastsættelse er afsluttet. Der er tale om:
- visse bilag II-luftfartøjer, når de bruges i erhvervmæssige lufttransportoperationer. De skal opereres i overensstemmelse med betingelserne i en afgørelse vedtaget af Kommissionen under EU-OPS
 - luftskibe, luftfartøjer med "tilt rotor", forankrede balloner og ubemandede antennesystemer
 - flyvninger, der gennemføres af konstruktions- eller produktionsorganisationer i forbindelse med en sådan aktivitet.
28. Anvendeligheden af del-ORO og del-CAT omfatter i øjeblikket ikke erhvervmæssige A til A-flyvninger med flyvemaskiner og helikoptere (artikel 6, stk. 2) samt erhvervmæssige lufttransportoperationer med balloner og svævefly.

De tilknyttede gennemførelsesbestemmelser offentliggøres senere, hvorefter rammeforordningen ændres tilsvarende.

29. Anvendeligheden af del-ORO omfatter i øjeblikket desuden ikke andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssige lufttransportoperationer og ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer. Rammeforordningen ændres, når del-NCC, del-NCO og del-SPO foreligger med de tilknyttede udtalelser fra agenturet.
30. I flere bemærkninger blev der efterspurgt en afklaring af erhvervsmæssige operationer med visse bilag II-luftfartøjer i henhold til artikel 8, stk. 5, litra g), i grundforordningen. Følgende afklaring gives i samråd med Europa-Kommissionen:
31. Kommissionens afgørelser vedtaget i medfør af artikel 8, stk. 3, i forordning 3922/91⁵ forbliver gældende efter ophævelsen af bilag III til forordning (EØF) nr. 3922/91, hvis denne gyldighed udtrykkeligt er anført i gennemførelsesbestemmelserne. Kommissionens afgørelse C(2009) 7633⁶ af 14. oktober 2009 forbliver f.eks. gældende som en overgangsforanstaltning. Afgørelsen er meddelt alle medlemsstater til orientering og findes på internettet.
32. Europa-Kommissionens afgørelse kædes sammen med bestemte luftfartsforetagender, type bilag II-luftfartøjer, dokumentation og betingelser. Hvis en af disse luftfartsforetagender planlægger at bruge en anden type bilag II-luftfartøjer, skal der indgives en ny sikkerhedsvurdering og anmodning om fravigelse til Kommissionen. Den foreslåede rammeforordning omfatter bestemmelser, der bedre forklarer, hvordan en medlemsstat skal handle i tilfælde af ændringer i operationer vedtaget inden for Kommissionens nævnte afgørelse.
33. Alle medlemsstater har ret til at anvende Kommissionens afgørelse C(2009) 7633 under de betingelser, der er anført deri, og i forbindelse med den samme luftfartøjstype. Enhver godkendelse, der udstedes af en anden medlemsstat under de samme betingelser, og som tjener det samme formål, kan være omfattet af Kommissionens afgørelse C(2009) 7633.
34. Med henblik på at sikre korrekt og harmoniseret forståelse af Kommissionens afgørelse præciseres det i rammeforordningen, at enhver medlemsstat, der ønsker at benytte en fravigelse, som allerede er indrømmet, skal underrette Kommissionen om sin hensigt, inden den gennemfører den. Dette giver Kommissionen mulighed for at vurdere, om den planlagte fravigelse opfylder betingelserne og den sikkerhedsvurdering, der blev foretaget i forbindelse med Kommissionens afgørelse. Hvis det ikke er tilfældet, kræves der en fravigelse i henhold til artikel 14, stk. 6, i grundforordningen.
35. Artikel 7, stk. 1, indeholder grandfathering-bestemmelserne for AOC'er, der er udstedt i overensstemmelse med EU-OPS. Der foreslås en periode på to år for at muliggøre den nødvendige tilpasning af forvaltningssystemet, uddannelsesprogrammer, procedurer og håndbøger. Eftersom de foreslåede

⁵ Rådets forordning (EØF) Nr. 3922/1991 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart (EFT L 373 af 31.12.1991, s. 4).

⁶ Kommissionens afgørelse C(2009) 7633 af 14.10.2009 om tilladelse til Østrig, Tyskland, Det Forenede Kongerige og Malta til at udstede luftfartscertifikater (AOC) uanset Rådets forordning (EØF) nr. 3922/1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart.

gennemførelsesbestemmelser indeholder et nyt AOC-format i overensstemmelse med en nylig ICAO-ændring, fastsættes der en frist på to år for udskiftning af AOC-dokumentet med et AOC, der er i overensstemmelse med det nye format.

36. Artikel 7, stk. 3-6, indeholder særlige konverteringsbestemmelser for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med helikopter. Der foreslås en frist på to år for konvertering af nationale helikopter-AOC'er til AOC'er, der er i overensstemmelse med gennemførelsesbestemmelserne. Medlemsstaten fastsætter bestemmelser om en konverteringsrapport inden for et år efter datoen for forordningens ikrafttræden. Den skal indeholde en beskrivelse af de nationale krav, der dannede grundlaget for udstedelsen af AOC'et, og omfanget af rettigheder, som operatøren fik tildelt, og angive, hvilke krav i del-ORO, del-CAT og del-SPA der skal godskrives, eventuelle begrænsninger, der skal medtages i AOC'et i overensstemmelse med gennemførelsesbestemmelserne, og eventuelle krav, operatøren skal overholde for at fjerne disse begrænsninger.
37. I artikel 8 angives det, at subpart Q i EU-OPS og de bestemmelser, som medlemsstaterne har vedtaget i henhold til artikel 8, stk. 4, i forordning nr. 3922/91, forbliver gældende, indtil de tilhørende gennemførelsesbestemmelser vedtages.
38. Artikel 9 er grundlaget for eksisterende minimumsudstyrslister (MEL'er), der ikke er baseret på en masterminimumsudstyrliste (MMEL), som er fastsat i overensstemmelse med del-21. Enhver efterfølgende ændring af en sådan MEL skal være i overensstemmelse med den gældende MMEL, som er fastsat på grundlag af eller i overensstemmelse med del-21.
39. Artikel 10 omhandler uddannelse af flyve- og kabinebesætning, hvad angår elementer, der følger af obligatoriske data om operationel egnethed. Operatøren gives to år til at tilpasse sig de relevante uddannelsesprogrammer (artikel 7, stk. 1, litra b)), men det er nødvendigt med en overgangsforanstaltning for at gennemføre uddannelsen af besætningsmedlemmerne. Forslaget tager højde for luftfartsforetagernes uddannelsesforløb.
40. Artikel 11 indeholder bestemmelser om ikrafttræden og opt-out-muligheder. Definitionen af en seneste dato for ikrafttræden af gennemførelsesbestemmelserne i grundforordningens artikel 70 begrænser overgangsperioderne ved at fastlægge, at gennemførelsesbestemmelserne skal træde i kraft senest den 8. april 2012. På anmodning fra Kommissionen er metoden med opt-out-muligheder blevet valgt for at tage hensyn til overgangsperioder, der er gældende efter den 8. april 2012.
41. Stk. 2, litra a), omhandler en opt-out-mulighed for myndigheder, for så vidt angår dele af forvaltningssystemet. Ligesom luftfartsforetagenderne har myndighederne brug for tid til at tilpasse deres forvaltningssystemer, procedurer og håndbøger. Ved forslaget fastsættes der en opt-out-mulighed på et år, og det inddrager tidligere drøftelser i EASA-udvalget om relaterede myndighedskrav til flyvebesætninger.
42. Hvad angår erhvervsmæssige helikopterluftfartsforetagender, fastsættes der en opt-out-mulighed på to år, så de får mulighed for at konvertere deres AOC som beskrevet ovenfor.

43. Del-SPA indeholder specifikke godkendelser, der gælder for alle luftfartsforetagender med undtagelse af erhvervsmæssige ambulanceflyvninger med helikopter, operationer med helikopterens højseanordning (HHO), flyvninger med natobservationssystem (NVIS) og operationer med udvidet rækkevidde med tomotorede flyvemaskiner (ETOPS), som kun er tilgængelige for AOC-indehavere. Hvad angår erhvervsmæssige operationer med flyvemaskine og helikopter, gælder grandfathering- og overgangsprincipperne som beskrevet ovenfor. Hvad angår erhvervsmæssige operationer med balloner og svævefly, foreslås der en overgangsperiode på tre år, selv om ansøgninger om specifik godkendelse til transport af farligt gods sandsynligvis indgives sjældent. Samme periode foreslås for specialoperationer. For ikke-erhvervsmæssige operationer, der ikke er specialoperationer, foreslås der en overgangsperiode på to år.
44. Opt-out-mulighederne er opsummeret i tabellen nedenfor:

Operation	Del	Luftfartøj	Opt-out
Erhvervsmæssige lufttransportoperationer med undtagelse af A-A	Del-ORO Del-CAT Del-SPA	Flyvemaskiner	Ikke relevant
	Del-ORO Del-CAT Del-SPA	Helikoptere	To år
Erhvervsmæssige A til A-flyvninger	Del-ORO Del-CAT	Flyvemaskiner Helikoptere	Endnu ikke i kraft, indføres senere
	Del-SPA	Flyvemaskiner Helikoptere	Tre år
Erhvervsmæssige balloner og svævefly	Del-ORO Del-CAT	Balloner Svævefly	Endnu ikke i kraft, indføres senere
	Del-SPA	Balloner Svævefly	Tre år
Specialoperationer	Del-ORO* Del-SPO	Flyvemaskiner Helikoptere Balloner Svævefly	Endnu ikke i kraft, indføres senere
	Del-SPA	Flyvemaskiner Helikoptere Balloner Svævefly	Tre år

Operation	Del	Luftfartøj	Opt-out
Ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer	Del-ORO Del-NCC	Flyvemaskiner Helikoptere	Endnu ikke i kraft, indføres senere
	Del-SPA	Flyvemaskiner Helikoptere	To år
Ikke-erhvervsmæssige operationer med ikke-komplekse motordrevne luftfartøjer	Del-NCO	Flyvemaskiner Helikoptere Balloner Svævefly	Endnu ikke i kraft, indføres senere
	Del-SPA	Flyvemaskiner Helikoptere Balloner Svævefly	To år

*gælder for andre erhvervsmæssige aktiviteter end erhvervsmæssige lufttransportoperationer og ikke-erhvervsmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer.

Bilag I – Definitioner

I Anvendelsesområde

45. Bilag I indeholder definitioner af de termer, der er anvendt i bilag II-VIII til denne forordning.

II. Oversigt over bemærkninger

46. Der blev modtaget 53 bemærkninger til bilag I fra 18 aktører, som repræsenterer nationale luftfartsmyndigheder, brancheforeninger, fabrikanter, luftfartsselskaber, en flyvepladsforening og en enkeltperson. Generelt var der støtte til definitionerne i bilag I, selv om det ikke gjaldt opdelingen i gennemførelsesbestemmelser, AMC og GM. Det punkt, der var genstand for flest bemærkninger, var "maksimal godkendt passagersædekonfiguration", hvor aktørerne enstemmigt ønskede at gennemføre hensigten bag definitionen i EU-OPS/JAR-OPS 3. De øvrige bemærkninger var fordelt på 30 termer med forslag om redaktionelle ændringer, ændringer for at skabe klarhed eller bedre tilpasning til reglerne og tilpasning til definitioner i EU-OPS, JAR-OPS 3, CS og ICAO-bilag 6.

III. Oversigt over forskelle

Forskelle i forhold til EU-OPS/JAR-OPS 3

47. De fleste definitioner er tilpasset definitionerne i EU-OPS og JAR-OPS 3. For termer, der bruges i mere end én gennemførelsesbestemmelse, er definitionen angivet i bilag I. Der er foretaget mindre redaktionelle ændringer for klart at angive de tilfælde, hvor visse termer er anvendt for en operationstype eller luftfartøjstype, og for at sikre overensstemmelse med retningslinjerne. Yderligere ændringer er foretaget i forbindelse med følgende termer:
- "3 % rutealternativ flyveplads" blev præsenteret i CRD i stedet for EU-OPS-termen "rutealternativ brændstof-ERA" – kravet om 3 % er angivet i AMC til CAT.OP.MPA.150 Brændstofpolitik.
 - "Egnet flyveplads": I EU-OPS-definitionen anføres det, hvad en sådan flyveplads skal være, og der gives en ikke-udtømmende liste over nødvendige faciliteter på en sådan flyveplads. I henhold til tilbagemeldinger fra aktører er listen over nødvendige faciliteter i EU-OPS-definitionen vanskelig at overholde for luftfartøjer, der opereres under del-NCC og del-NCO, selv om andre aktører anførte, at den fulde EU-OPS-definition skulle gennemføres for erhvervsmæssige lufttransportoperationer. For at imødekomme problemet med proportionalitet valgte agenturet at gennemføre listen over nødvendige faciliteter i de relevante gennemførelsesbestemmelser i del-CAT. Den fulde hensigt med EU-OPS-definitionen er derfor blevet bevaret for erhvervsmæssige lufttransportoperationer.
 - "Kategori I-indflyvningsoperation" omfatter GNSS/SBAS (satellitbaseret udvidet globalt satellitnavigationssystem) for at præcisere, at operationer, der

anvender lokalisering information om vertikale afvigelser (LPV) med en beslutningshøjde under 250 ft (og ikke lavere end 200 ft), behandles som CAT I-operationer.

- "GNSS-landingsystem (GLS)" er omdøbt til "GBAS-landingsystem (GLS)" og redigeret i overensstemmelse med ICAO PANS ATM og PANS ABC.
- "Heliport": Agenturet finder, at denne term er omfattet af "flyveplads" (som defineret i grundforordningen) og "driftssted", og har derfor ikke anvendt termen i den nye forordning.
- "Tilbageholdelsestid (HoT)": Definitionen er uændret i forhold til CRD og er tilpasset ICAO-bilag 14.
- "Maksimal passagersædekonfiguration for operation (MOPSC)" indføres i stedet for udtrykket "maksimal godkendt passagersædekonfiguration" (MAPSC) i EU-OPS/JAR-OPS 3. I henhold til aktørerne behandles EU-OPS MAPSC som en operationel godkendelse, og det afspejledes ikke i NPA- og CRD-definitionerne af maksimal passagersædekonfiguration. Agenturet har derfor udformet definitionen af den nye term MOPSC med udgangspunkt i disse reaktioner. MOPSC er tydeligvis fastlagt til operationelle formål og skal angives i driftshåndbogen. Definitionen præciserer også, at MOPSC skal anvendes som basislinje for den maksimale passagersædekonfiguration, der fastlægges under certificeringsprocessen.
- "Standard kategori I" er omdøbt til "kategori I-indflyvningsoperation" og er omformuleret, så den er i overensstemmelse med definitionen i EU-OPS/JAR-OPS 3 (som en redaktionel ændring er akronymmerne i EU-OPS-definitionen skrevet helt ud i bilag I).

Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6

48. De fleste definitioner er tilpasset ICAO, eftersom denne forordning gennemfører EU-OPS og JAR-OPS 3, men der er dog enkelte forskelle:

- "Kategori II-, IIIA-, IIIB-indflyvningsoperationer" er aktuelt i overensstemmelse med EU-OPS, men regelfastlæggelsesopgave OPS.083 "Gennemgang af SPA.LVO" omfatter tilpasning til den seneste ændring af ICAO-bilag 6.
- "Kategori A/B for helikoptere" – efter reaktionerne på CRD er disse definitioner tilpasset definitionerne for "kategori A" og "kategori B" for rotorfly i CS-definitionerne, som vurderes at være i overensstemmelse med hensigten med JAR-OPS 3. Aktørerne har ønsket en yderligere lempelse for visse operationer (navnlig HEMS-operationer), så helikoptere, der ikke fuldt ud opfylder de krævede certificeringsspecifikationer, alligevel kan benyttes i præstationsklasse 1- og 2-operationer. Andre aktører har ønsket, at lempelserne ophæves. Agenturet finder ikke, at en ændring af definitionernes hensigt giver anledning til sikkerhedsovervejelser.
- "Rutealternativ flyveplads (ERA)": Definitionen er stadig i overensstemmelse med EU-OPS og adskiller sig fra ICAO's definition, idet den hænger sammen med "egnet flyveplads" og kan være påkrævet i planlægningsfasen.

- "Frontrudeprojektion (Head-Up Display – HUD)" er aktuelt i overensstemmelse med EU-OPS, og den kommende regelfastlæggelsesopgave OPS.084 "HUD/EVS" omfatter tilpasning til den seneste ændring af ICAO-bilag 6.
- "Operation i præstationsklasse 1/2/3" for helikoptere: I henhold til CRD er definitionerne stadig i overensstemmelse med definitionerne i JAR-OPS 3, eftersom agenturet vurderer, at disse er de mest velegnede. Der blev ikke modtaget bemærkninger til disse punkter i forbindelse med CRD, og der er ikke foretaget yderligere ændringer. For præstationsklasse 1 angiver ICAO-definitionen, at præstation for operation med én motor ude af drift skal vurderes før beslutningspunktet ved start (TDP) eller efter beslutningspunktet ved landing (LDP). Den valgte definition i bilag I definerer ikke klart, på hvilket punkt præstationen skal vurderes, selv om det i gennemførelsesbestemmelserne angives, at dette skal ske ved eller før TDP (CAT.POL.H.205) og ved eller før LDP (CAT.POL.H.220). For præstationsklasse 3 skelner den valgte definition mellem flermotorede og enmotorede helikoptere i modsætning til ICAO-definitionen.
- "Banens overfladetilstand" er ligeledes tilpasset EU-OPS, og definitionerne gennemgås for at tilpasse dem til de seneste ændringer af ICAO-bilag 6 i regelfastlæggelsesopgave OPS.005 "Første redaktionelle gennemgang af OPS-gennemførelsesbestemmelser", som efter planen indledes i 2013. I den forbindelse gennemføres en høring af aktører.

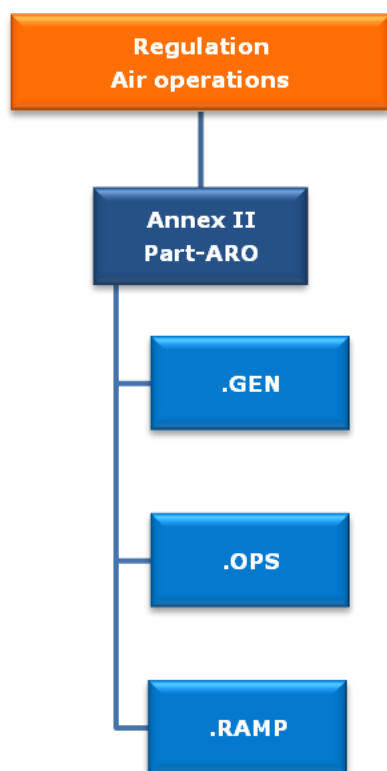
IV. Forklaring

49. Da den primære hensigt var at gennemføre EU-OPS og JAR-OPS 3, har dette resulteret i visse forskelle i forhold til ICAO-bilag 6 (anført ovenfor). Med hensyn til enkelte termer er EU-OPS- og/eller JAR-OPS 3-definitionen blevet opdelt, så hoveddefinitionen er anført i bilag I, og det øvrige materiale er indsat i GM og/eller gennemførelsesbestemmelserne eller AMC. Der er derfor udarbejdet GM for følgende: frontrudelandingsledesystem, fjendtligt miljø, offshoreoperationer, natobservationssystem og V_1 , som indeholder materiale, der kan fortolkes eller alene er illustrativt og derfor ikke er relevant i forbindelse med hoveddefinitionen. Denne opdeling af EU-OPS- og JAR-OPS 3-definitionerne har også til formål at sikre proportionalitet, så definitionen af centrale termer kan anvendes i flere dele. Definitionen af "egnet flyveplads" er beskrevet ovenfor.
50. Nogle aktører mente, at definitionerne i AMC til bilag I skulle indsættes i selve bilaget. Agenturet fastholder, at AMC til bilag I bør indeholde de termer, som anvendes i andre AMC'er eller GM'er, men ikke i selve gennemførelsesbestemmelserne, og afgørelsen indeholder AMC til bilag I. Efter ændring af regelstrukturen og angivelsen af myndigheds- og organisationskrav i denne forordning er visse definitioner, som tidligere var offentliggjort i CRD til del-AR og del-OR, føjet til denne forordnings bilag I: acceptable måder for overensstemmelse, alternative måder for overensstemmelse, code sharing, dry lease-aftale, flyvesimulatortræningsanordning (FSTD), udstedelse af startforbud, operationel kontrol, hovedforretningssted, prioritering af rampeinspektioner, rampeinspektion, udbedringsinterval og wet lease-aftale. Disse definitioner blev gennemgået af aktører i NPA- og CRD-faserne af del-AR og del-OR.

51. Som svar på specifikke reaktioner modtaget i forbindelse med CRD OPS I er enkelte definitioner blevet ændret:
- "Forebyggelse af isdannelse" og "afisning" er blevet udpeget som jordprocedurer, og "forebyggelse af isdannelse" er blevet udpeget som en procedure i forbindelse med flyvemaskiner.
 - "Synsforstærkende system (Enhanced Vision System - EVS)" er blevet redigeret, så definitionen er i overensstemmelse med ændring 34 af ICAO-bilag 6 – dette er alene en redaktionel ændring.
52. Endelig er definitionen af "erhvervsmæssig lufttransportoperation" overført til rammeforordningen, da den er nøglen til forståelsen af anvendelsesområdet for de forskellige bilag til denne forordning.

Bilag II – Del-ARO**I. Generelt**

53. Del-ARO, som foreslås i denne udtalelse, omfatter tre afsnit:
- del-ARO, subpart GEN, generelle krav
 - del-ARO, subpart OPS, specifikke krav vedrørende flyveoperationer
 - del-ARO, subpart RAMP, krav til rampeinspektioner af luftfartøjer tilhørende luftfartsforetagender under en anden stats sikkerhedstilsyn.

Figur 3: Bilag II – Del-ARO

54. Den tekst, der foreslås i denne udtalelse, afspejler ændringerne i agenturets første forslag (som blev offentliggjort i NPA 2008-22b og 2009-02d) som resultat af den offentlige høring samt yderligere ændringer, der blev foretaget efter en analyse og vurdering af de reaktioner, som blev modtaget i forbindelse med CRD. Subpart GEN i del-ARO er generelt i overensstemmelse med subpart GEN i del-ARA (myndighedskrav til flyvebesætninger). Bestemmelserne om luftfartsforetagender, der skal afgive erklæring om deres aktiviteter, er kun relevante for flyveoperationer og er ikke medtaget i forslaget til forordning om flyvebesætninger (del-ARA). Alle regelhenvisninger er ændret, så de afspejler den navngivningskonvention, der foreslås i afgørelsen om ændring af regelstrukturen:

- a. De tidligere bestemmelser i del-AR er nu medtaget som "del-ARO"-bestemmelser (hvor "O" er en forkortelse for "operationer" i modsætning til ARA, hvor "A" er en forkortelse for "aircrew" (flyvebesætning).
- b. Det tidligere afsnit IV i AR.GEN er nu medtaget som en separat subpart "ARO.RAMP".
- c. Den tidligere subpart AR.OPS er omdøbt til "ARO.OPS".

Med undtagelse af del-ARO, subpart RAMP, er regelnumrene (de sidste tre cifre) ikke blevet ændret.

55. Tabellen nedenfor viser regelreferencerne i henhold til CRD og denne udtalelse i den rækkefølge, de forekommer i udtalelsen:

Regel-henvisning CRD	Regeltitel CRD	Regel-henvisning udtalelse	Regeltitel udtalelse
AR.GEN	Generelle krav	ARO.GEN	ARO-subpart "Generelle krav"
---	---	ARO.GEN.005	Omfang
AR.GEN.115	Tilsynsdokumentation	ARO.GEN.115	Tilsynsdokumentation
AR.GEN.120	Måder for overensstemmelse	ARO.GEN.120	Måder for overensstemmelse
AR.GEN.125	Underretning af agenturet	ARO.GEN.125	Underretning af agenturet
AR.GEN.135	Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem	ARO.GEN.135	Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem
AR.GEN.200	Styringssystem	ARO.GEN.200	Styringssystem
AR.GEN.205	Brug af kvalificerede organer	ARO.GEN.205	Tildeling af opgaver
AR.GEN.210	Ændringer i styringssystemet	ARO.GEN.210	Ændringer i styringssystemet
AR.GEN.220	Registrering	ARO.GEN.220	Registrering
AR.GEN.300	Løbende tilsyn	ARO.GEN.300	Tilsyn
AR.GEN.305	Tilsynsprogram	ARO.GEN.305	Tilsynsprogram
AR.GEN.310	Indledende certificeringsprocedure – organisationer	ARO.GEN.310	Indledende certificeringsprocedure – organisationer
AR.GEN.315	Procedure for udstedelse, forlængelse, fornyelse eller ændring af certifikater, ratings eller beviser – personer	ARO.GEN.315	Procedure for udstedelse, forlængelse, fornyelse eller ændring af certifikater, ratings eller beviser – personer
AR.GEN.330	Ændringer – organisationer	ARO.GEN.330	Ændringer – organisationer
AR.GEN.345	Erklæring – organisationer	ARO.GEN.345	Erklæring – organisationer
AR.GEN.350	Resultater og afhjælpende foranstaltninger – organisationer	ARO.GEN.350	Mangler og korrigerende handlinger – organisationer
AR.GEN.355	Håndhævelsesforanstaltninger – personer	ARO.GEN.355	Mangler og korrigerende handlinger – personer
AR.OPS	Flyveoperationer	ARO.OPS	ARO-subpart "Flyveoperationer"

Regel-henvisning CRD	Regeltitel CRD	Regel-henvisning udtalelse	Regeltitel udtalelse
AR.OPS.100	Udstedelse af AOC	ARO.OPS.100	Udstedelse af AOC
AR.OPS.105	Code sharing-aftaler	ARO.OPS.105	Code sharing-aftaler
AR.OPS.110	Leasingaftaler	ARO.OPS.110	Leasingaftaler
AR.OPS.200	Specifik godkendelsesprocedure	ARO.OPS.200	Specifik godkendelsesprocedure
AR.OPS.205	Godkendelse af minimumsudstysliste	ARO.OPS.205	Godkendelse af minimumsudstysliste
AR.OPS.210	Lokalområde	ARO.OPS.210	Bestemmelse af lokalområde
---	---	ARO.OPS.215	Godkendelse af helikopteroperationer over et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område
---	---	ARO.OPS.220	Godkendelse af helikopteroperationer til eller fra et sted af almen interesse
---	---	ARO.OPS.225	Godkendelse af operationer til isoleret flyveplads
AR.GEN	AR.GEN, afsnit IV	ARO.RAMP	ARO-subpart "Rampeinspektioner"
AR.GEN.405	Anvendelsesområde	ARO.RAMP.005	Omfang
AR.GEN.415	Generelt	ARO.RAMP.100	Generelt
AR.GEN.420	Prioriteringskriterier	ARO.RAMP.105	Prioriteringskriterier
AR.GEN.425	Indsamling af oplysninger	ARO.RAMP.110	Indsamling af oplysninger
AR.GEN.430	Krav til rampeinspektører	ARO.RAMP.115	Krav til rampeinspektører
---	---	ARO.RAMP.120	Godkendelse af uddannelsesorganisationer
AR.GEN.435	Gennemførelse af rampeinspektioner	ARO.RAMP.125	Gennemførelse af rampeinspektioner
AR.GEN.440	Kategorisering af mangler	ARO.RAMP.130	Kategorisering af mangler
AR.GEN.445	Opfølgning af mangler	ARO.RAMP.135	Opfølgning af mangler
AR.GEN.450	Udstedelse af startforbud for et luftfartøj	ARO.RAMP.140	Udstedelse af startforbud for et luftfartøj
AR.GEN.455	Rapportering	ARO.RAMP.145	Rapportering
AR.GEN.460	Agenturets koordineringsopgaver	ARO.RAMP.150	Agenturets koordineringsopgaver
AR.GEN.465	Årsrapport	ARO.RAMP.155	Årsrapport
AR.GEN.470	Oplysninger til offentligheden	ARO.RAMP.160	Oplysninger til offentligheden
Del-AR	Tillæg	Del-ARO	Tillæg
Tillæg IV	Air Operator Certificate	Tillæg I	Air Operator Certificate
Tillæg V	Operationsspecifikationer	Tillæg II	Operationsspecifikationer
Tillæg VI	Specifikke godkendelser	Tillæg III	Specifikke godkendelser
Tillæg I	Standardrapportformular	Tillæg IV	Standardrapportformular
Tillæg II	Bevis for rampeinspektion	Tillæg V	Bevis for rampeinspektion

Regel-henvisning CRD	Regeltitel CRD	Regel-henvisning udtalelse	Regeltitel udtalelse
Tillæg III	Rampeinspektionsrapport	Tillæg VI	Rampeinspektionsrapport

Tabel 1: Sammenstilling af CRD og udtalelse om del-ARO

II. Høring

56. NPA 2008-22 blev offentliggjort på EASA's websted (<http://www.easa.europa.eu>) den 31. oktober 2008. NPA 2009-02 blev offentliggjort den 30. januar 2009. Høringsperioden for disse NPA'er blev forlænget i overensstemmelse med artikel 6, stk. 6, i regelfastsættelsesproceduren⁷ på anmodning fra aktører for at sikre overlappning med høringsperioderne for de første NPA'er om udvidelse.⁸ Agenturet havde inden fristen den 28. maj 2009 (NPA 2008-22) og den 31. juli 2009 (NPA 2009-02) modtaget i alt 9 405 bemærkninger af relevans for del-AR og del-OR fra over 400 aktører, herunder nationale luftfartsmyndigheder, faglige organisationer, private virksomheder og enkeltpersoner. Der blev indgivet i alt 18 243 bemærkninger til begge NPA'er
57. Gennemgangen af bemærkningerne blev udført i overensstemmelse med den fælles strategi for udvidelse af EU's kompetencer udarbejdet af agenturet og Europa-Kommissionen og godkendt af bestyrelsen og EASA-udvalget.⁹
58. Den ændrede tekst blev drøftet indgående med undersøgelsesgrupperne for regelfastsættelse, som blev nedsat i forbindelse med NPA 2008-22 og 2009-02. Sammensætningen af disse grupper var baseret på sammensætningen af de første redaktionsgrupper for regelfastsættelsesopgave OPS.001 og FCL.001. Medlemmerne af disse første redaktionsgrupper blev udvidet til at omfatte flere repræsentanter for aktørerne samt én repræsentant for agenturets standardiseringsafdeling i overensstemmelse med forretningsordenen for redaktionsgruppernes medlemmer. Del-AR blev behandlet sammen med del-OR for at skabe et konsekvent resultat og sikre effektivitet i undersøgelsesprocessen. Undersøgelsesprocessen omfattede også tæt koordinering med de undersøgelsesgrupper, der var nedsat for kravene til tekniske flyveoperationer (OPS) (NPA 2009-02b), og høring af de redaktionsgrupper, der var nedsat for den anden udvidelse (flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester).
59. CRD'erne for del-AR og del-OR med sammendrag af bemærkningerne og de dertil knyttede svar fra agenturet samt den ændrede tekst blev offentliggjort på agenturets websted den 4. oktober 2010. CRD'erne indeholdt en liste over alle de personer og/eller organisationer, som havde indsendt bemærkninger. Med hensyn

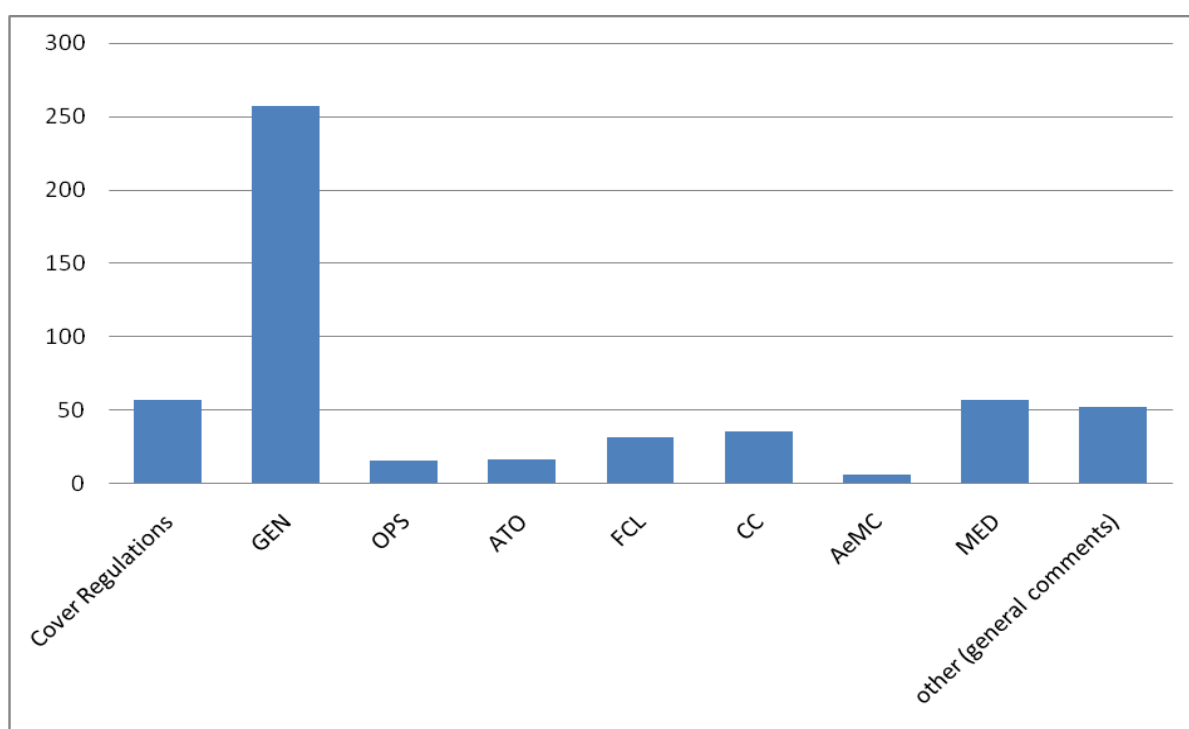
⁷ EASA's bestyrelses beslutning 08-2007 om ændring og erstatning af regelfastsættelsesproceduren, som blev vedtaget på bestyrelsesmødet 03-2007 den 13. juni 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

⁸ Mere specifikt NPA 2008-22 om myndighedskrav og organisationskrav og NPA 2009-02 om gennemførelsesbestemmelser om EU-luftfartsforetagenders flyveoperationer (http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php).

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

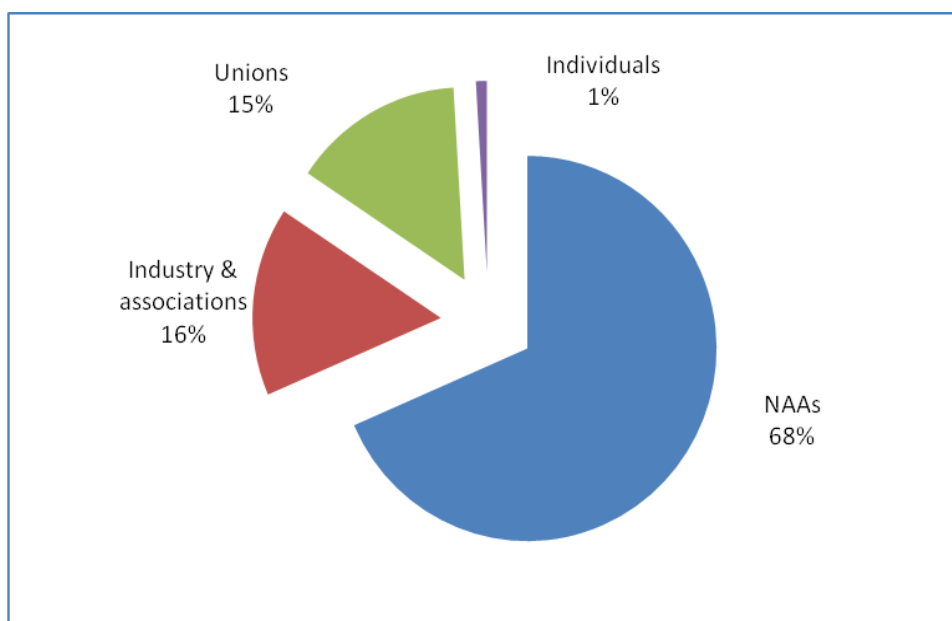
til del-AR og del-IR havde agenturet havde inden fristen den 6. december 2010 modtaget 1 020 reaktioner fra over 70 aktører, herunder luftfartsmyndigheder fra Østrig, Belgien, Tyskland, Frankrig, Finland, Italien, Irland, Nederlandene, Norge, Spanien, Sverige, Schweiz og Det Forenede Kongerige samt faglige organisationer, nonprofitorganisationer, private virksomheder og nogle få enkeltpersoner. Den amerikanske luftfartsstyrelse (FAA) gennemgik også CRD'erne og havde ingen bemærkninger. Ud af de modtagne reaktioner vedrørte 530 del-AR og 490 del-OR. De fleste reaktioner omhandlede subpart GEN. Omkring 20 % af de 1 020 reaktioner omhandlede AMC og GM til del-AR og del-OR.

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



Figur 4: Reaktionen på del-AR – fordeling

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



Figur 5: Reaktioner på del-AR – afsendere

III. Anvendelsesområde og anvendelighed

61. Selv om denne udtalelse kun vedrører erhvervsmæssige lufttransportoperationer, gælder del-ARO, som den foreslås i denne udtalelse, for alle typer flyveoperationer, herunder andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssige lufttransportoperationer samt ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og motordrevne luftfartøjer, der ikke er komplekse. Dette vil sikre, at reglerne er nøjagtige og ensartede for alle typer flyveoperationer (erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige), når processen for vedtagelse af regler er afsluttet. Det understreges, at myndighedskrav, der efter hensigten også skal gælde for andre operationer end erhvervsmæssige lufttransportoperationer, forbliver gældende, indtil udtalelserne vedrørende de relevante tekniske krav (f.eks. del-NCC, del-NCO og del-SPO) er vedtaget.

Del-ARO, subpart GEN, definerer de fælles krav til kompetente myndigheder og består af tre afsnit:

- afsnit 1 Generelt
- afsnit 2 Styring
- afsnit 3 Tilsyn, certificering og håndhævelse.

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

Grundforordningen	Myndighedskrav
Artikel 2, stk. 2, litra d) Formål Artikel 15 Informationsnet	Sikkerhedsprogram (rammeforordningens artikel 3)
Artikel 18 Agenturets foranstaltninger Artikel 19 Udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale	Måder for overensstemmelse (ARO.GEN.120)
Artikel 7 Piloter	Tilsynskompetencer (rammeforordningens artikel 4) Tilsyn (ARO.GEN.300)
Artikel 7 Piloter (ATO, AeMC, FSTD)	Tilsynsprogram (ARO.GEN.305)
Artikel 8 Flyveoperationer	Indledende certificering (ARO.GEN.310 og 315) Ændringer – organisationer (ARO.GEN.330)
Artikel 8, stk. 4, Flyveoperationer – Kabinebesætning	Mangler – organisationer (ARO.GEN.350) Mangler og håndhævelse – personer (ARO.GEN.355)
Artikel 10 Tilsyn og håndhævelse	Tilsyn (ARO.GEN.300) Tilsynsprogram (ARO.GEN.305) Mangler (ARO.GEN.350) Håndhævelse – personer (ARO.GEN.355)
Artikel 13 + Bilag V – Kvalificerede organer	Tildeling af opgaver (ARO.GEN.205)
Artikel 15 Informationsnet	Underretning af agenturet (ARO.GEN.125) Tilsynsprogram (ARO.GEN.305) Styringsystem (ARO.GEN.200)
Artikel 14 Flexibilitetsbestemmelser Artikel 15 Informationsnet Artikel 22, stk. 1, Certificering af luftfarts/luftfartsforetagender	Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem (ARO.GEN.135)
Artikel 24 Kontrol af gennemførelsesbestemmelserne	Styringsystem (ARO.GEN.200) Ændringer i styringsystemet (ARO.GEN.210)
Artikel 54 Inspektion i medlemsstaterne	Ændringer i styringsystemet (ARO.GEN.210) Registrering (ARO.GEN.220)

Tabel 2: Artikler i grundforordningen og tilsvarende bestemmelser i del-AR

63. I overensstemmelse med helhedsstrategien er kravene i subpart GEN blevet udarbejdet for så vidt muligt at sikre konsekvens og forenelighed med de relevante bestemmelser om flyvepladser, lufttrafikstyring/luftfartstjenester samt luftdygtighed. I lyset af deres generelle karakter tager de foreslåede gennemførelsesbestemmelser højde for de kritiske dele (CE) af et sikkerhedstilsynssystem defineret af ICAO¹⁰, navnlig med hensyn til:
- CE-3: Statens civile luftfartssystem og sikkerhedstilsynsfunktioner
 - CE-4: Det tekniske personales kvalifikationer og træning

¹⁰ Se ICAO's dokument 9735, *Safety Oversight Audit Manual*, 2. udgave – 2006, bilag C – ved at vurdere, om de kritiske dele af et sikkerhedstilsynssystem er blevet gennemført effektivt, vurderes statens sikkerhedstilsynskompetencer som led i ICAO's *Universal Safety Oversight Audit Programme* (verdensomspændende evalueringsprogram for kontrol af sikkerheden).

- CE-5: Teknisk vejledning, redskaber og afgivelse af sikkerhedskritiske oplysninger
 - CE-6: Certificerings-, licensudstedelses- og/eller godkendelsesforpligtelser
 - CE-7: Overvågningsforpligtelser
 - CE-8: Løsning af sikkerhedsproblemer.
64. I henhold til ICAO's standarder for gennemførelse af et statssikkerhedsprogram (SSP) skal staten etablere mekanismer til at sikre effektiv overvågning af disse kritiske dele.¹¹ De krav, der foreslås i subpart GEN, støtter derfor medlemsstaterne i deres indsats for at gennemføre SSP'er.
65. De foreslåede regler er endvidere baseret på de relevante bestemmelser i EU-OPS subpart C, "Certificering af og tilsyn med luftfartsforetagender"¹², og de bestemmelser, der indgik i JAA's JIP'er. Gennemførelsesbestemmelserne og de relaterede AMC'er i subpart GEN til del-AR er i fuld overensstemmelse med de relevante standarder om sikkerhedstilsyn i ICAO-bilag 6, del 1, tillæg 5, og del 3, tillæg 1.

ICAO-bilag 6, del 1 – tillæg 5 ICAO-bilag 6, del 3 – tillæg 1	EASA's gennemførelsesbestemmelser og relaterede AMC/GM
1. Primær luftfartslovgivning	Grundforordningen ORO.GEN.140
2. Specifikke driftsforskrifter	Forordning (EF) nr. 216/2008 Væsentlige krav Forordning (EF) nr. 2042/2003 ¹³ Del-ARO, subpart OPS
3. CAA-struktur og sikkerhedstilsynsfunktioner	ARO.GEN.200, litra a), nr. 2), tilstrækkeligt personale Rammeforordningens artikel 4
4. Teknisk vejledning	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200, litra a), nr. 1)
5. Kvalificeret teknisk personale	ARO.GEN.200, litra a), nr. 2) GM1 og 2-ARO.GEN.200, litra a), nr. 2
6. Certificerings- og bevisudstedelsesforpligtelser	ARO.GEN.200, litra a), nr. 1) – AMC1- ARO.GEN.305, litra b)-OPS ARO.GEN.310 – AMC1-ARO.GEN.310, litra a)-OPS
7. Løbende overvågningsforpligtelser	ARO.GEN.200, litra a), nr. 1) ARO.GEN.300 ARO.GEN.305, AMC1-ARO.GEN.305, litra b)
8. Løsning af sikkerhedsproblemer	ARO.GEN.200, litra a), nr. 1), og ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

¹¹ Se ICAO-bilag I, tillæg C, og ICAO-bilag 6, tillæg J, "Framework for the State Safety programme" § 3.1.

¹² Der blev udarbejdet regelsammenligningstabeller for EU-OPS og JAR-OPS 3 sammen med CRD'erne om del-AR og del-OR, jf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

¹³ Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1).

Tabel 3: Sammenligning mellem de relevante ICAO-standarder om tilsyn og del-ARO/del-ORO

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

ARO.GEN, afsnit 1 – Generelt

68. Afsnit 1 supplerer kravene til medlemsstaterne, som er defineret i rammeforordningen (artikel 4 – Tilsynskompetencer), med generelle krav, der gælder for kompetente myndigheder. Det har primært til formål at lette samarbejdet og udvekslingen af oplysninger mellem myndigheder og agenturet samt mellem myndighederne selv. Disse bestemmelser er baseret på kravene på højt niveau i grundforordningen (navnlig artikel 5, stk. 5, artikel 7, stk. 6, artikel 8, stk. 5, artikel 10, artikel 15, artikel 22, stk. 1, og artikel 24). Afsnit 1 indeholder også forpligtelser vedrørende tilsynsdokumentation, som supplerer de relevante bestemmelser om tilsynskompetencer i rammeforordningen med henvisning til ICAO's CE-5, der omhandler teknisk vejledning, redskaber og afgivelse af sikkerhedskritiske oplysninger.
69. I afsnit 1 kræves det endvidere, at de kompetente myndigheder fremsender sikkerhedsrelevante oplysninger til agenturet (ARO.GEN.125, litra b)). Selv om direktiv 2003/42/EF¹⁴ indførte konceptet med obligatoriske sikkerhedsindberetninger om alvorlige hændelser, blev det ikke vurderet, at de relaterede gennemførelsesforanstaltninger¹⁵ indeholder udtrykkelige krav om behovet for at give agenturet alle tilgængelige sikkerhedsoplysninger i et passende format. Agenturet bør normalt underrettes om forhold vedrørende

¹⁴ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart (EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23).

¹⁵ Artikel 2 i Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 af 12. november 2007 om nærmere regler for registrering i en central database af oplysninger om hændelser inden for civil luftfart, som udveksles i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF (EØS-relevant tekst) (EUT L 294 af 13.11.2007, s. 3).

udformning, data om operationel egnethed (OSD) og operationel sikkerhed som defineret i det europæiske luftfartssikkerhedsprogram (EASP) eller områder, som agenturet specifikt har udpeget som områder, der udgør en sikkerhedsrisiko. Der vil blive udarbejdet AMC-materiale for AR.GEN.125, litra b), som resultat af det igangværende arbejde inden for rammerne af agenturets interne hændelsesindberetningssystem (IORS). Dette vil således udstyre agenturet med et vigtigt værktøj til den årlige sikkerhedsoversigt, som lovgiveren kræver¹⁶.

70. Afsnit 1 indeholder krav til behandling af alternative måder for overensstemmelse i forhold til de acceptable måder for overensstemmelse, som agenturet har udstedt. Udtrykket acceptable måder for overensstemmelse (AMC), som er omhandlet i grundforordningens artikel 18 og 19, anvendes primært til at kvalificere teknisk/proceduremæssigt materiale, som medlemsstaterne og branchen skal anvende ved gennemførelsen af grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser. I denne forbindelse beskriver en AMC en metode til overholdelse af reglen. Eftersom det relaterede materiale, som agenturet udsender, ikke er lovgivningsmateriale, kan det ikke indføre forpligtelser for de regulerede personer, og de kan beslutte at påvise opfyldelse af de gældende krav på anden måde. Det var imidlertid lovgiverens hensigt, at dette materiale skulle skabe retssikkerhed for ansøgere og bidrage til en ensartet gennemførelse, hvorfor den har indført en formodning om overholdelse af reglen. AMC forpligter de kompetente myndigheder, således at regulerede personer, som overholder den, betragtes, som om de overholder lovgivningen. Der gives imidlertid en vis fleksibilitet, idet aktørerne kan foreslå en alternativ måde for overensstemmelse over for deres kompetente myndighed og, hvis de kan påvise, at et tilsvarende sikkerhedsniveau kan garanteres, kan disse alternative måder for overensstemmelse godkendes og gennemføres.
71. Forslaget i CRD havde til formål at sikre, at de kompetente myndigheder behandler sådanne alternativer på en ensartet måde, samt at sikre fuld gennemsigtighed, hvilket mangler i det nuværende system. Retsgrundlaget for mekanismen for alternative måder for overensstemmelse og de kompetente myndigheders forpligtelser findes bl.a. i grundforordningens artikel 5, stk. 5, artikel 7, stk. 6, og artikel 8, stk. 5, hvor det fastlægges, at der skal vedtages gennemførelsesbestemmelser om udstedelse, vedligeholdelse og ændring af beviser og godkendelser. Eftersom alternative måder for overensstemmelse primært anvendes af ansøgere til at påvise overensstemmelse med gennemførelsesbestemmelserne, fandt agenturet det nødvendigt at udarbejde en proces for både ansøgere og myndigheder til håndtering af disse alternative måder for overensstemmelse. Med hensyn til agenturets rolle og forpligtelser er retsgrundlaget herfor de beføjelser, agenturet har fået tildelt til overvågning af de kompetente myndigheders gennemførelse af reglerne og standardisering af deres resultater (se grundforordningens artikel 10 og 24).
72. Med henblik på standardisering og harmonisering forpligtes den kompetente myndighed til at underrette agenturet om sådanne alternative måder for overensstemmelse, som den har godkendt eller anvender, samt at stille de alternative måder for overensstemmelse, som den kompetente myndighed selv bruger til at sikre overholdelse af de gældende regler, til rådighed for alle

¹⁶ Artikel 15, stk. 4, i grundforordningen.

organisationer og personer, som den fører tilsyn med. Dette giver de kompetente myndigheder en ny opgave, som imidlertid kan udføres med de eksisterende mekanismer og procedurer, hvorfor der kun forventes en begrænset ekstra byrde.

73. Ud fra NPA-bemærkningerne og CRD-reaktionerne var det klart, at størstedelen af aktørerne ønsker, at agenturet i forvejen systematisk kontrollerer alle alternative måder for overensstemmelse, før de godkendes og/eller gennemføres af den kompetente myndighed. Det primære argument er lige vilkår og fjernelse af usikkerheden omkring det forhold, at alternative måder for overensstemmelse, som den kompetente myndighed godkender uden agenturets medvirken, efterfølgende kan bestrides, f.eks. i forbindelse med en standardinspektion. Grundforordningen giver ikke agenturet beføjelse til en sådan forudgående godkendelse, da den overlader gennemførelsen af bestemmelserne til medlemsstaterne. Derfor kan disse bekymringer ikke imødekommes i det nuværende retlige system. For at tage højde for aktørernes bekymringer fastlægges der imidlertid en afhjælpende foranstaltning, idet der nu indføres et udtrykkeligt krav om, at den kompetente myndighed skal etablere et system til konsekvent vurdering og kontrol af alle alternative måder for overensstemmelse. I denne forbindelse er det vigtigt at bemærke, at anvendelsen af alternative måder for overensstemmelse, som er godkendt af en kompetent myndighed, er begrænset til den berørte organisation. Andre organisationer, som agter at bruge samme alternative måder for overensstemmelse, skal forelægge dem for deres kompetente myndighed igen.
74. Endelig forenkler agenturet som svar på CRD-reaktionerne definitionerne ved at slette "supplerende måder for overensstemmelse" og udvide definitionen af "alternative måder for overensstemmelse" til at omfatte måder, der udgør et alternativ til eksisterende AMC, og nye måder til at påvise overensstemmelse med grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser, hvor agenturet ikke har vedtaget nogen tilsvarende AMC.

ARO.GEN, afsnit 2 – Styring

75. Reglerne i afsnit 2 kræver, at de kompetente myndigheder etablerer og vedligeholder et styringssystem for at opfylde deres forpligtelser og varetage deres ansvar som fastlagt i del-ARO. Hovedelementerne i et sådant styringssystem følger de typiske styringssystemkrav gældende for organisationer:
- dokumenterede politikker og procedurer
 - tilstrækkeligt og behørigt kvalificeret personale, herunder forpligtelsen til at planlægge personalets disponibilitet
 - udpegelse af ledende medarbejdere til de forskellige aktivitetsområder
 - tilstrækkelige faciliteter og lokaler
 - en funktion til overvågning af styringssystemets overensstemmelse, herunder udpegelse af en person eller en gruppe personer med ansvar for kontrollen af overensstemmelse
 - behovet for at sikre, at certificerings- og tilsynsopgaver, som udføres på vegne af den kompetente myndighed, opfylder de gældende krav

- et system til identifikation af ændringer, som berører styringssystemet, og til indførelse af foranstaltninger for at sikre, at det forbliver effektivt
 - et system til registrering for at sikre, at de udførte aktiviteter kan spores.
76. Disse styringssystemkrav suppleres af et specifikt krav om etablering af procedurer til effektiv udveksling af oplysninger og bistand fra andre myndigheder, som uddyber kravene i grundforordningens artikel 15, stk. 1. De fælles krav om de kompetente myndigheders styringssystemer, som foreslås i afsnit 2, er direkte relateret til ICAO's kritiske dele vedrørende sikkerhedstilsynssystemer CE-4 "*Technical personnel qualification and training*" (Det tekniske personales kvalifikationer og træning) og CE-5 "*Technical guidance, tools and the provision of safety critical information*" (Teknisk vejledning, redskaber og afgivelse af sikkerhedskritiske oplysninger). Disse krav understøtter gennemførelsen af SSP'er og bidrager til at skabe et effektivt tilsynssystem, der kan motivere regulerede organisationer til at gennemføre styringssystemer i overensstemmelse med del-ORO.
77. For at støtte standardiseringsprocessen og fremme processens overgang til løbende overvågning¹⁷ indeholder afsnit 2 også et krav om, at de kompetente myndigheder skal give agenturet den relevante dokumentation vedrørende deres styringssystemer og ændringer dertil.
78. Med hensyn til ARO.GEN.205 anfægtede nogle medlemsstater specifikke bestemmelser i del-ARO, idet de gjorde gældende, at dette var dækket af grundforordningens artikel 13 og bilag V. Agenturet mener derimod, at det i grundforordningen ikke fastlægges, hvordan disse forpligtelser vil blive sikret, hvorfor det bibeholder bestemmelserne i en ændret version: Bestemmelsen omhandler nu den kompetente myndigheds tildeling af certificerings- og tilsynsopgaver til juridiske eller fysiske personer og fokuserer på de kriterier, der skal opfyldes. Sådanne specifikke regler har til formål at sikre, at certificerings- og tilsynsopgaver, der udføres på vegne af den kompetente myndighed, opfylder de gældende krav, i lighed med hvad der kræves af organisationer, når de udliciterer aktiviteter inden for deres godkendelse. Denne nye gennemførelsesbestemmelse er af direkte relevans for at sikre et højt sikkerhedsniveau i den kompetente myndigheds certificerings- og tilsynsaktiviteter samt ensartet gennemførelse af de relevante bestemmelser i grundforordningen. Denne nye gennemførelsesbestemmelse påvirker ikke medlemsstaternes fleksibilitet med hensyn til at udpege et eller flere organer som kompetent myndighed som defineret i rammeforordningens artikel 4, stk. 1. Den gælder inden for hver kompetent myndighed, der er udpeget af en medlemsstat.
79. Bestemmelserne i afsnit 2 er baseret på eksisterende krav, som f.eks. kravene i sektion B i forordning (EF) nr. 2042/2003, med hensyn til de kompetente myndigheders organisation, kvalifikationer og uddannelse, procedurer, faciliteter,

¹⁷ Strategien for løbende overvågning ("*Continuous Monitoring Approach*" (CMA)) indebærer, at der skal etableres et system til løbende overvågning af medlemsstaterne ved hjælp af en harmoniseret og konsekvent fremgangsmåde. Overvågningen af medlemsstaternes sikkerhedstilsynskompetencer vil tage udgangspunkt i følgende fire hovedtrin: (1) indsamling og validering af sikkerhedsdata, (2) analyse og måling af sikkerhedstilsynskompetencerne, (3) identifikation af mangler og vurdering af de relaterede risici, (4) udarbejdelse og gennemførelse af strategier for risikoreduktion.

opbevarelse af dokumentation osv., men de kræver nogle nye opgaver for de kompetente myndigheder:

- a. fremsendelse af procedurer og ændringer hertil til agenturet og underretning af agenturet om ændringer, som berører styringssystemet (ARO.GEN.200, litra d), og ARO.GEN.210, litra c))
 - b. definition og gennemførelse af procedurer for deltagelse i gensidig udveksling af oplysninger og bistand med andre kompetente myndigheder (ARO.GEN.200, litra c))
 - c. indførelse af et system for overvågning af overensstemmelse, som omfatter en intern auditproces og proces for styring af sikkerhedsrisici (ARO.GEN.200, litra a), nr. 4) og 5)), herunder indførelse af et system til indledende og løbende vurdering af juridiske eller fysiske personer, som udfører certificerings- eller tilsynsopgaver på vegne af den kompetente myndighed (ARO.GEN.205).
80. Hvor det for opgave a. og b. kan antages, at myndighederne kan bruge de eksisterende ressourcer og kommunikationskanaler, anerkendes det, at gennemførelsesopgave c. kan kræve ekstra ressourcer. Medlemsstaternes ansvar for at stille de nødvendige tilsynskompetencer og -ressourcer til rådighed for de kompetente myndigheds udførelse af deres opgaver i overensstemmelse med de gældende krav er klart fastlagt i rammeforordningens artikel 4, stk. 4. Dette udgør retsgrundlaget for at sikre, at alle de ekstra opgaver kan finansieres. I den forbindelse skal det bemærkes, at et effektivt styringssystem, herunder effektiv overvågning af overensstemmelse og styring af sikkerhedsrisici, også skal bidrage til at skabe omkostningseffektive certificerings- og tilsynsprocesser og til at fremme gennemførelsen af SSP'er.
81. Desuden indeholder bestemmelserne i afsnit 2 nu følgende forpligtelser:
- a. De kompetente myndigheder skal føre en liste over alle udstedte organisationsbeviser, FSTD-kvalifikationsbeviser og personcertifikater, -ratings og -beviser (ARO.GEN.220, litra b)).
 - b. De kompetente myndigheder skal føre fortegnelser over vurderingen af alternative måder for overensstemmelse forslået af organisationer, der er underlagt certificering, og vurderingen af alternative måder for overensstemmelse, som den kompetente myndighed selv anvender (ARO.GEN.220, litra a), nr. 11)).
 - c. Der skal gennemføres et system til planlægning af personalets disponibilitet. (ARO.GEN.200, litra a), nr. 2)).
82. Selv om de gældende regler ikke omfatter sådanne udtrykkelige krav, må det formodes, at de kompetente myndigheder har de nødvendige systemer til opfyldelse af disse nye krav som en del af deres administration af beviser og godkendelser og deres personalestyring.

ARO.GEN, afsnit 3 – Tilsyn, certificering og håndhævelse

83. Dette afsnit i del-ARO, subpart GEN, indeholder de oplysninger, der er nødvendige for den kompetente myndighed med hensyn til dens samspil med regulerede organisationer og personer. Det beskriver generelle tilsynsprincipper, elementerne af tilsynsprogrammet og de specifikke foranstaltninger, roller og ansvarsområder, som de kompetente myndigheder har i forbindelse med certificerings-, løbende

tilsyns- og håndhævelsesprocesser. Det er baseret på procedurer, som allerede indgår i eksisterende forordninger. Tilsynsreglerne tager højde for kravene på højt niveau i grundforordningen om at sikre, at tilsyn ikke begrænses til organisationer og personer, der er certificeret af den kompetente myndighed.

84. De relevante bestemmelser stammer fra JAA's JIP'er til JAR-OPS og JAR-FCL samt eksisterende sektion B-krav i forordning (EF) nr. 1702/2003¹⁸ og 2042/2003. De relevante artikler i grundforordningen for OPS er: artikel 8, stk. 5, for FCL: artikel 7, stk. 6, for fælles tilsyn: artikel 10, 11 og 15. Som reaktion på feedback fra aktørerne vil mere specifikke instrukser om indledende certificering og tilsyn, der specifikt omhandler processer, personalets kvalifikationer og tilstrækkeligt personale, gyldigheden af certifikater og ratings for flyveinstruktører osv., nu blive medtaget i AMC'erne og GM.
85. Forslaget i NPA'en omfattede elementer, der stammede fra COA-henstillingerne om udstedelse af ét organisationsbevis til organisationer med godkendelser i henhold til mere end én del. Analysen af NPA-bemærkningerne viste klart, at idéen om "ét bevis" ikke støttes: Branchen udtrykte bekymring over, at ICAO ikke kræver en "generel" organisationsgodkendelse ud over AOC, hvilket betyder, at beviset ville skabe et særligt europæisk bevis uden international anerkendelse. De kompetente myndigheder bemærkede, at betingelserne for udstedelse af ét bevis og forbindelsen mellem det særskilte organisationsbevis og de områdespecifikke beviser (AOC, ATO og AeMC) ikke var blevet klart etableret. De gjorde desuden gældende, at et sådant organisationsbevis ville skabe en meget større arbejdsbyrde for myndighederne, hvilket ikke var berettiget ud fra sikkerhedshensyn. Eftersom hovedformålene med idéen om ét organisationsbevis kan opfyldes uden at kræve, at der udstedes ét bevis, indvilligede agenturet i ikke at gå videre med denne idé. Faktisk er det meget mere relevant, for så vidt angår effektivt tilsyn, at rationalisere tilsynsprogrammet for organisationer, der er i besiddelse af godkendelser i henhold til mere end én del, i stedet for at udstede et særskilt organisationsbevis. Godskrivning af auditpunkter for organisationer, der er certificeret i henhold til mere end én del, er tilladt, som beskrevet i AMC'erne til ARO.GEN.305.
86. NPA indeholdt også et forslag om fælles tilsyn¹⁹ med henblik på at tilvejebringe forudsætningerne for det mest effektive tilsyn med aktiviteter, der ikke geografisk er begrænset til den medlemsstat, hvor beviset blev udstedt. Hovedformålet med bestemmelserne om fælles tilsyn er at skabe en europæisk dimension for tilsynet ved at tilskynde til den bedst mulige udnyttelse af tilsynsressourcerne lokalt, samtidig med at det sikres, at alle personer, organisationer eller luftfartøjer underkastes et regelmæssigt tilsyn. Dette ville imødekomme nogle af de specifikke henstillinger fra konferencen mellem de øverste ansvarlige for de civile luftfartsmyndigheder om en global strategi for sikkerhedstilsyn (afholdt i ICAO i 1997), hvor behovet for koordinering og harmonisering af principperne og procedurerne for vurdering af sikkerhedstilsynet på globalt plan blev fremhævet,

¹⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6).

¹⁹ Begrebet "kollektivt tilsyn", som blev brugt i den forklarende note til NPA 2008-22, er nu blevet erstattet med "fælles tilsyn", hvilket bedre afspejler hensigten med de pågældende bestemmelser.

og fordelene ved at anlægge et regionalt fokus blev anerkendt. Der blev generelt fremsat bemærkninger til agenturets forslag. Hovedparten af bemærkningerne kom fra de kompetente myndigheder, hvor de udtrykte bekymring over, om tilsynsansvaret muligvis ville blive udvisket, samt om de praktiske aspekter ved samarbejde mellem myndigheder, hvor forskellige retssystemer eller sprogbarrierer ville udgøre potentielle hindringer. Branchen påpegede primært den ekstra byrde og den mulige overlappning af tilsyn med organisationer, der opererer i flere medlemsstater.

87. I overensstemmelse med henstillingerne fra AR/OR-undersøgelsesgruppen og efter et særmøde med repræsentanter fra de nationale myndigheders rådgivende gruppe (AGNA) blev de relevante bestemmelser i ARO.GEN., afsnit 3, tilpasset for at tage højde for aktørernes primære bekymringer. Der anvendes en risikobaseret fremgangsmåde, som primært tager højde for de sikkerhedsprioriteter, der blev identificeret i medlemsstatens sikkerhedsplan, som er omhandlet i rammeforordningens artikel 3, til at fastlægge omfanget af tilsyn for aktiviteter, der udføres på medlemsstatens område af personer eller organisationer, som ikke er certificeret af den kompetente myndighed. Den kompetente myndighed, som udstedte beviset, har fortsat hovedansvaret. Forslaget suppleres af bestemmelser om samarbejde på frivillig basis i form af aftaler mellem myndighederne, således at en del af tilsynet kan udføres af den myndighed, på hvis område aktiviteten finder sted, hvilket øger synligheden af disse aktiviteter. Dette bør tilskynde de kompetente myndigheder til at udnytte myndighedernes ressourcer bedst muligt lokalt. Gennemførelsesbestemmelserne om mangler og håndhævelse (ARO.GEN.350 og ARO.GEN.355) blev ændret i overensstemmelse dermed. ARO.GEN.350 blev desuden ændret for at gøre den konsekvent med ARA.CC med hensyn til forfalskning og svindel. Et nyt punkt, ARO.GEN.300, litra f), tilføjes for at medtage en bestemmelse om, at kompetente myndigheder skal indsamle og behandle oplysninger, der vurderes at være relevante for tilsyn, som tidligere var defineret i ARO.GEN.425, litra a), idet indsamling af sådanne oplysninger ikke kun er relevant for rampeinspektioner. Denne bestemmelse støtter fastlæggelsen af sikkerhedsprioriteter med henblik på at gennemføre risikobaseret tilsyn og løbende overvågning.
88. Agenturet ændrede sit forslag om fælles tilsyn for at imødekomme medlemsstaternes bekymringer, men det fastholder, at det er vigtigt at udvide tilsynet til at omfatte alle aktiviteter på en medlemsstats område og styrket samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder for at kunne klare udfordringerne på fællesmarkedet: Et større antal piloter og luftfartsforetagender kan udøve deres rettigheder i en anden EU-medlemsstat end den, der har det primære ansvar for tilsynet. Derfor foreslår agenturet, at gennemførelsen af bestemmelserne om fælles tilsyn og tilsynssystemets funktion fremover vurderes, ikke kun for at finde mulige smuthuller i tilsynet så tidligt som muligt, men også for at afdække behovet for mere specifikke bestemmelser med henblik på at styrke tilsynskompetencerne på europæisk plan, både med hensyn til sikkerhed og effektiv udnyttelse af ressourcerne.
89. Et andet vigtigt element, der blev foreslået i forbindelse med NPA, var at overgå til risikobaseret og resultatstyret tilsyn, hvilket også stammer fra COra-initiativet. Efter en vurdering af NPA-bemærkningerne blev tilsynsintervallet på 24 måneder, som oprindeligt blev defineret i en gennemførelsesbestemmelse, flyttet til AMC til

AR.GEN.305 for CRD med henblik på at skabe fleksibilitet. Denne ændring på AMC-niveau udløste reaktioner fra aktørerne, som udtrykte alvorlig bekymring over gennemførelsen af et rent risikobaseret system på dette tidspunkt: De gjorde gældende, at et sådant system ikke bør indføres, før de regulerede organisationer har opnået en tilstrækkelig modenhed i deres sikkerhedsstyringssystemer, og de kompetente myndigheder har opnået synlighed i deres sikkerhedsresultater ved hjælp af indsamling og analyse af relevante data. Nogle aktører bemærkede også, at den opnåede fleksibilitet kunne blive brugt til at retfærdiggøre yderligere nedskæringer i de kompetente myndigheders ressourcer. For at imødekomme disse bekymringer indvilligede agenturet i at genindføre intervallet på 24 måneder i en gennemførelsesbestemmelse og foreslår nu en række kriterier for forlængelse eller reduktion af dette standardtilsynsinterval. Disse bestemmelser finder anvendelse på organisationer, der er certificeret af den kompetente myndighed.

90. Bestemmelserne om "indirekte godkendelse" af visse typer organisationsændringer, der blev foreslået med NPA'en, blev gennemgået. Spørgsmålet indgår nu i ARO.GEN.330 "Ændringer - organisationer", og ændringer klassificeres som enten ændringer, der kræver forudgående godkendelse, eller som ikke kræver forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed. Endvidere er der udarbejdet bestemmelser for de organisationer, der ønsker at gennemføre ændringer uden forudgående godkendelse fra den kompetente myndighed: Organisationen skal have en procedure, der specificerer omfanget af sådanne ændringer og beskriver, hvordan de vil blive håndteret, og den skal fremsende denne procedure til den kompetente myndighed med henblik på godkendelse (jf. ARO.GEN.310, litra c)). De ændrede bestemmelser opfylder fuldt ud hensigten med "indirekte godkendelse" eller ændringer, "som kan accepteres af myndigheden".
91. De foreslåede gennemførelsesbestemmelser om mangler og håndhævelsesforanstaltninger blev ændret for at tage højde for den beskrivelse af resultater, som tidligere indgik i del-OR, samt for at sikre overensstemmelse med ændringerne i ARO.GEN.300 og ARO.GEN.305 vedrørende fælles tilsyn. Endvidere blev alle henvisninger til sanktioner slettet, da disse er underlagt de gældende nationale regler om gennemførelse af grundforordningens artikel 68. Endelig blev gennemførelsesperioden for afhjælpende foranstaltninger omdefinert for at sikre overensstemmelse med de eksisterende krav i reglerne om vedvarende luftdygtighed. Titlen på ARO.GEN.355 blev ændret af hensyn til overensstemmelsen med titlen på ARO.GEN.350.
92. I betragtning af at en stor del af de gennemførelsesforanstaltninger, der blev foreslået med ARO.GEN, afsnit 3, er baseret på eksisterende krav, og under hensyntagen til medlemsstaternes forpligtelser i henhold til ICAO til at gennemføre effektive tilsynssystemer som led i deres SSP, er de opgaver, som virkelig er nye, eller som ikke er en del af de opgaver, der hidrører fra forpligtelserne i henhold til Chicagokonventionen eller JIP'er, begrænset til forpligtelser til at:
 - a. underrette personer og organisationer, som er underlagt en tilsynsaftale mellem kompetente myndigheder (ARO.GEN.300, litra e))
 - b. godkende organisationens procedure relateret til ændringer, der ikke kræver forudgående godkendelse (ARO.GEN.310, litra c))

- c. underrette den kompetente myndighed, som udstedte beviset, såfremt det konstateres, at en organisation, som er certificeret af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat eller agenturet, ikke opfylder de gældende krav, samt angive resultatniveauet (ARO.GEN.350, litra e)
 - d. underrette den kompetente myndighed, som udstedte certifikatet, beviset eller ratingen, såfremt det konstateres, at en person, som er certificeret af den kompetente myndighed i en anden medlemsstat, ikke opfylder de gældende krav (ARO.GEN.355, litra e)).
93. Det kan antages, at myndigheder kan anvende eksisterende ressourcer, tilsyns- og bevisudstedelsesprocesser samt kommunikationskanaler til at udføre disse ekstraopgaver.

ARO.OPS – Flyveoperationer

94. Del-ARO, subpart OPS, gælder for både erhvervsmæssige luftfartsforetagender og ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender. Den definerer processen for ansøgning om et AOC (Air Operator Certificate – luftfartscertifikat), godkendelse af leasing- og code sharing-aftaler, den specifikke procedure for godkendelse af specifikke operationer, godkendelse af minimumsudstyrliste (MEL), fastlæggelse af et lokalt område, godkendelse af helikopteroperationer over et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område, godkendelse af helikopteroperationer til eller fra et sted af almen interesse og godkendelse af operationer til isoleret flyveplads.
95. ARO.OPS indeholder to afsnit:
- ARO.OPS, afsnit 1: Certificering af erhvervsmæssige luftfartsforetagender
 - ARO.OPS, afsnit 2: Godkendelser.
96. Denne subpart er baseret på JAA's relevante fælles gennemførelsesprocedurer (JIP) for JAR-OPS.
97. De primære spørgsmål, der blev rejst i de modtagne reaktioner på CRD, vedrørte godkendelsen af code sharing-aftaler (**ARO.OPS.105**) og leasingaftaler (**ARO.OPS.110**). Der er foretaget betydelige ændringer af visse bestemmelser i dette afsnit, navnlig bestemmelserne om code sharing og leasing.
98. **ARO.OPS.020** "Registrering – Register over driftstilladelser og erklæringer" er slettet, fordi registrering af certificerings- og erklæringsprocessen er omfattet af ARO.GEN.220.
99. I **ARO.OPS.100** "Udstedelse af luftfartscertifikat (AOC)" er der ikke foretaget væsentlige ændringer i teksten. Bemærkningerne viste, at der er tvivl om betydningen af "og generelle betingelser". Formuleringen "og generelle betingelser" er allerede omfattet af formuleringen "tilknyttede operationsspecifikationer" og er derfor slettet.
100. **ARO.OPS.230** "Ændringer" er slettet, fordi dette punkt er tilstrækkeligt omhandlet i ARO.GEN.310, litra c) og d), og ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** "Code sharing-aftaler": Bemærkningerne om code sharing og leasing svarede til bemærkningerne til de tilsvarende bestemmelser i ORO.AOC. En detaljeret forklaring af ændringerne og begrundelserne herfor findes i den forklarende note til del-ORO, jf. subpart ORO.AOC.

102. Der er foretaget nogle redaktionelle ændringer, og bestemmelsen er bragt i overensstemmelse med ORO.AOC.115. Referencen til forordning (EF) nr. 2111/2005²⁰ (fællesskabslisten) og del-TCO slettes for at bringe bestemmelsen i overensstemmelse med ændringen af ORO.AOC.115. Ændringen af ORO.AOC.115 bevirker, at et EU-luftfartsforetagende ikke må sælge eller udstede billetter til flyvninger, der opereres af et luftfartsforetagende med driftsforbud i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005.
103. **ARO.OPS.110** "Leasingaftaler": Der er foretaget omfattende ændring af teksten i bestemmelsen. Bestemmelsen om dry lease-in revurderes under ændringen af forordning nr. 2042/2003 (NPA 2010-10 "del-T"). Endvidere er der indført specifikke krav vedrørende suspension og tilbagekaldelse af godkendelsen af aftaler om wet lease-in, herunder en reference til forordning (EF) nr. 2111/2005.
104. Hvad angår dry lease-out, er der tilføjet et afsnit for at sikre, at den kompetente myndighed, som godkender aftalen, koordinerer sin indsats med den kompetente myndighed, som er ansvarlig for det fortsatte tilsyn med luftfartøjet, jf. Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003, eller for driften af luftfartøjet, hvis dette ikke er den samme myndighed, og at det luftfartøj, der er genstand for dry lease-out, rettidigt udgår fra luftfartsforetagendets AOC.
105. Kortvarig leasing i tilfælde af uforudsete operationelle problemer af hastende karakter eller operationelle behov af begrænset varighed er omhandlet i grundforordningens artikel 14, stk. 4. ACJ OPS1.165 indeholder vejledning til den kompetente myndighed og indlejeren om kortvarig leasing. I en række bemærkninger blev det foreslået at medtage denne ACJ. Efter vurdering af ACJ blev det dog vurderet, at denne ikke er relevant inden for denne retlige ramme. Det er derfor besluttet at lade ACJ OPS1.165 indgå i en separat regelfastlæggelsesopgave.
106. AR.OPS.300 "Certificeringsprocedure", nu **ARO.OPS.200** "Specifik godkendelsesprocedure", er ændret for at tage højde for en ny skabelon for lister over specifikke godkendelser til ikke-erhvervs-mæssige operationer (jf. tillæg III – EASA-formular 140).
107. AR.OPS.305, nu **ARO.OPS.205** "Godkendelse af minimumsudstysliste": Bestemmelsen er redigeret af hensyn til klarheden. Ordlyden "... og gennemfører efter behov en passende inspektion af luftfartsforetagendet" slettes, fordi godkendelsen af minimumsudstyslisten og de tilknyttede vedligeholdelses- og driftsprocedurer alene er en del af dokumentationsprocessen.
108. En ny regel **ARO.OPS.210** "Bestemmelse af lokalområde" er tilføjet. Udtrykket "lokalområde" bruges i nogle bestemmelser til at sikre visse lempelser, f.eks. med hensyn til anvendelsen af krav vedrørende træning af flyvebesætning.
109. Radius af dette lokalområde fastsættes af den kompetente myndighed afhængigt af det lokale miljø og de lokale driftsforhold. Der gives yderligere vejledning i en GM til dette punkt.

²⁰ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF.

110. **ARO.OPS.215** "Godkendelse af helikopteroperationer over et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område" indføres for at kræve, at medlemsstaten udpeger bjergområder og fjerntliggende områder, hvor helikopteroperationer kan gennemføres uden bekræftede sikre områder til nødlanding, og for at kræve, at den kompetente myndighed inden godkendelsen vurderer risikovurderingen samt den tekniske og økonomiske begrundelse for gennemførelsen af sådanne operationer.
111. **ARO.OPS.220** "Godkendelse af helikopteroperationer til eller fra et sted af almen interesse" og **ARO.OPS.225** "Godkendelse af operationer til en isoleret flyveplads" indføres for at sikre, at der forefindes en liste over de steder, som godkendelsen vedrører, idet de specifikke procedurer for stedet/flyvepladsen skal vurderes af en kompetent myndighed, inden godkendelsen udstedes. En godkendelse, der ikke omfatter en liste over de steder eller flyvepladser, som den vedrører, vil ikke sikre, at de specifikke procedurer for stedet/flyvepladsen er blevet vurderet eller udviklet efter reglerne.

ARO.OPS – AOC og operationsspecifikationer

112. AOC-skabelonen, nu **tillæg I til del-ARO, EASA-formular 138**, er baseret på den AOC-skabelon, som ICAO har udviklet.
113. Der er foretaget små ændringer i skabelonen. Udløbsdatoen udgår, fordi AOC'et udstedes med ubegrænset varighed. Referencen til erhvervsmæssig (CAT) og ikke-erhvervsmæssig (non-CAT) i skabelonen for operationsspecifikationer er flyttet til AOC-skabelonen. Det betyder, at det i AOC'et angives, om operationer, der gennemføres under AOC'et, er erhvervsmæssige.
114. Skabelonen for operationsspecifikationer, nu **tillæg II til del-ARO, EASA-formular 139**, er baseret på den skabelon, som ICAO har udviklet. Den er ændret på flere områder, fordi anvendelsesområdet er bredere (alle erhvervsmæssige EU-luftfartsforetagender skal have et AOC), og som følge af ændringer i terminologien, ændringer af de specifikke godkendelser for f.eks. træning af kabinebesætning og udstedelse af kabinebesætningscertifikater og ændringer som følge af de modtagne bemærkninger. Der er medtaget et afsnit om luftfartøjsregistreringsmærker. I fodnote 6 er der tilføjet en sætning, som præciserer, at luftfartøjets registreringsmærker kan indtastes i kommentarkolonnen for den tilhørende specifikke godkendelse, hvis alle specifikke godkendelser ikke vedrører samme luftfartøjsmodel. I fodnote 20 er der tilføjet en sætning, som præciserer, at luftfartøjer, der anvendes til ikke-erhvervsmæssige operationer i overensstemmelse med ORO.AOC.125, skal angives i operationsspecifikationerne.
115. **Tillæg III til del-ARO** er tilføjet for at dokumentere specifikke godkendelser, der er udstedt til ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender, på en sammenhængende måde. Denne skabelon ligner skabelonen for operationsspecifikationer til erhvervsmæssige operationer. Den betegnes som EASA-formular 140.

ARO.RAMP – Rampeinspektioner af luftfartøjer tilhørende luftfartsforetagender under en anden stats sikkerhedstilsyn

116. Subpart RAMP gælder for kompetente myndigheder, når de foretager rampeinspektioner af luftfartøjer, der bruges af tredjelandsluftfartsforetagender og EU-luftfartsforetagender under en anden medlemsstats sikkerhedstilsyn. Den fastlægger et minimumsantal rampeinspektioner pr. år af luftfartøjer, der lander på medlemsstatens flyvepladser, betingelser for agenturets gennemførelse af rampeinspektioner, kriterier for prioritering af rampeinspektioner, krav til rampeinspektører, godkendelse af uddannelsesorganisationer, gennemførelse af rampeinspektioner, kategorisering og opfølgning af mangler, udstedelse af startforbud for et luftfartøj og agenturets koordineringsopgaver.
117. Denne subpart er baseret på forordning (EF) nr. 216/2008, direktiv 2004/36/EF ("SAFA-direktivet")²¹, Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2008²², Kommissionens forordning (EF) nr. 768/2006²³ og direktiv 2008/49/EF.²⁴
118. De primære spørgsmål, der blev rejst i forbindelse med denne subpart, vedrører omfanget (ARO.RAMP.005), prioriteringskriterierne (ARO.RAMP.105), gennemførelse af rampeinspektioner (ARO.RAMP.125), kategorisering af mangler (ARO.RAMP.130), udstedelse af startforbud for et luftfartøj (ARO.RAMP.140) og minimumsantallet af rampeinspektioner pr. år (ARO.RAMP.100, litra c), nr. 1), og den tilknyttede AMC).
119. **ARO.RAMP.005 "Omfang":** En række medlemsstater anvender den metode, der er fastlagt i SAFA-direktivet, når de gennemfører rampeinspektioner af luftfartøjer, der bruges af de luftfartsforetagender, de fører tilsyn med, dvs. de "indenlandske luftfartsforetagender". Andre medlemsstater benytter en anden tilgang, når de fører tilsyn med indenlandske luftfartsforetagender, eller anvender kun delvist SAFA-metoden. I henhold til disse medlemsstater er det hverken nødvendigt eller forholdsmæssigt at anvende ARO.RAMP i forbindelse med indenlandske luftfartsforetagender, og det vil være en belastning for deres ressourcer. De mener, at inspektioner skal fokusere på "systemkontrol" i stedet for "outputkontrol", som efter deres vurdering er mindre effektiv. I henhold til nogle bemærkninger bør omfanget af denne subpart begrænses til SAFA.
120. SAFA-direktivet giver medlemsstaterne beføjelse til at foretage inspektion af luftfartøjer fra tredjelande, når der er mistanke om, at de ikke overholder de internationale sikkerhedsnormer. Det omhandler gennemførelsen af stikprøveinspektioner (dvs. inspektioner, der foretages, selv om der ikke

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF af 21. april 2004 om sikkerhed forbundet med tredjelands luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne (EUT L 143 af 30.4.2004, s. 76).

²² Kommissionens forordning (EF) nr. 351/2008 af 16. april 2008 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF med hensyn til opprioriteringen af rampeinspektioner af luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne (EUT L 109 af 19.4.2008, s. 7).

²³ Kommissionens forordning (EF) nr. 768/2006 af 19. maj 2006 om gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF med hensyn til indsamling og udveksling af oplysninger om sikkerhed i forbindelse med luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne, og forvaltning af informationssystemet (EUT L 134 af 20.5.2006, s. 16).

²⁴ Kommissionens direktiv 2008/49/EF af 16. april 2008 om ændring af bilag II til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/36/EF vedrørende kriterierne for udførelse af rampeinspektioner på luftfartøjer, der benytter Fællesskabets lufthavne (EUT L 109 af 19.4.2008, s. 17).

foreligger særlig mistanke) og bekræfter medlemsstaternes ret til at gennemføre rampeinspektioner (dvs. af luftfartøjer, der er registreret i en medlemsstat). Begrebet rampeinspektioner af udenlandske luftfartøjer blev godkendt på ICAO's 36. møde, og bilag 6 blev efterfølgende ændret, så de kontraherende stater nu har mulighed for at fastlægge et program med procedurer for overvågning af udenlandske luftfartsforetagenders operationer inden for deres område og for at træffe de foranstaltninger, der er nødvendige af hensyn til sikkerheden. ICAO's dokument 8335 (Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance) indeholder retningslinjer for gennemførelsen af rampeinspektioner af luftfartøjer tilhørende udenlandske luftfartsforetagender og svarer generelt til de procedurer, der anvendes i EU's SAFA-program.

121. I øjeblikket gennemføres godt 50 % af rampeinspektionerne af luftfartøjer, der opereres af EU-luftfartsforetagender (selv om inspektionsraten (inspektioner/antal landinger) er langt højere for tredjelandsluftfartsforetagender, fordi størstedelen af trafikken er trafik inden for EU). Inspektioner gennemføres på grundlag af ICAO-standarder for EU- og tredjelandsluftfartøjer. Ved inspektion af luftfartøjer tilhørende EU-luftfartsforetagender konstateres der stadig alvorlige tilfælde af manglende overensstemmelse, selv om der generelt konstateres færre mangler sammenlignet med andre regioner i verden. Når EASA har analyseret oplysningerne, sendes de til de respektive NAA'er, som fører tilsyn, og som ved mange lejligheder har besluttet at gennemføre yderligere og mere dybdegående undersøgelser og audit, og det har i flere tilfælde ført til begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af et AOC.
122. De data, der indsamles via rampeinspektioner, som er et bottom-up-stikprøveprogram, supplerer og understøtter andre top-down-programmer, som f.eks. regelmæssige tilsynsprogrammer og EASA's standardiseringsprogram. For at styrke initiativet til gradvist at flytte tilsynsaktiviteterne fra "hard-time" til "on-condition" ved at indføre en risikobaseret tilgang skal der forefindes midler til at måle og overvåge risikoen. Rampeinspektioner har vist sig at være et godt redskab til at indsamle sikkerhedsdata og udlede risikoindikatorer, og de bidrager derfor til relevant risikobaseret tilsyn.
123. Principperne om tilsyn baseret på samarbejde fastlægges tydeligt i grundforordningens artikel 10, hvori det anføres, at:
 - medlemsstaterne og agenturet samarbejder for at sikre, at EU's gældende sikkerhedsbestemmelser overholdes
 - medlemsstaterne foretager rampeinspektioner i tillæg til deres nationale tilsynsopgaver
 - der vedtages foranstaltninger, som præciserer "betingelserne for udførelse af rampeinspektioner, herunder systematiske inspektioner".
124. I betragtning af ovennævnte, og eftersom størstedelen af ICAO's SARP'er er blevet gennemført i EU-lovgivningen, er det indlysende, at inspektioner af luftfartøjer, der bruges af EU-luftfartsforetagender, skal fortsættes, og at disse inspektioner skal ske ud fra EU-standarder. Agenturet mener, at SACA-programmet (sikkerhedsvurdering af EU-luftfartøjer) vil være et redskab til tilsyn med indenlandske luftfartsforetagender, når det er gennemført. Agenturet har derfor valgt ikke at ændre omfanget i dette afsnit.

125. **ARO.RAMP.100** "Generelt": Litra a) er bragt i overensstemmelse med ARO.GEN.305 "Tilsynsprogram". Referencen til "stikprøveprocedure" er derfor slettet. I henhold til ARO.GEN.305 skal de kompetente myndigheder fastlægge et tilsynsprogram, der skal baseres på tidligere tilsynsaktiviteter og en risikovurdering. Agenturet mener derfor, at målet i den slettede del af dette punkt er tilstrækkeligt omhandlet i ARO.GEN.305.
126. Litra b) blev slettet, fordi SAFA ikke er omfattet af denne subpart. Et nyt litra b) er bragt i overensstemmelse med litra a). Det årlige program bliver en del af det tilsynsprogram, der er omhandlet i ARO.GEN.305.
127. **"Minimumsantal rampeinspektioner pr. år"**: Det antal SAFA-inspektioner, der årligt foretages af medlemsstaterne, varierer markant, ikke kun i absolutte tal, men også med hensyn til antallet af udenlandske luftfartsforetagender (fra EU og tredjelande), som lander på deres område, og omfanget af deres operationer.
128. Denne "skævhed" betyder umiddelbart, at der indsamles begrænsede data om luftfartsforetagender, som ikke opererer i de mest aktive stater, hvilket påvirker relevansen af de efterfølgende analyser.
129. Konceptet med et nationalt minimumsantal rampeinspektioner blev indført for at sikre lige vilkår mellem medlemsstaterne ved at garantere sammenlignelige data fra hver af dem. Formlen for beregning af det nationale minimumsantal inddrager to komponenter: (1) diversiteten af den udenlandske trafik (antal luftfartsforetagender) og (2) mængden af operationer (antal landinger). Ud fra de bemærkninger, der blev modtaget i høringsperioden, blev formlen revideret, så luftfartsforetagender med få landinger (under 12) i en bestemt medlemsstat i løbet af et år fik tildelt en anden vægtning. Formlen blev – igen ud fra de modtagne bemærkninger – revideret, så inspektionerne tillægges forskellig værdi afhængigt af risikofaktorer (f.eks. prioriterede emner eller nedsat prøvefrekvens) og omkostningsfaktorer (f.eks. fjerntliggende placeringer eller skæve tidspunkter). Selv om det ikke udtrykkes kvantitativt, skal der tages hensyn til to forhold ved anvendelsen af formelen: (1) opnåelse af det bredest mulige stikprøvebasis og (2) undgåelse af gentagne inspektioner i forbindelse med luftfartsforetagender, hvor tidligere inspektioner ikke har afsløret sikkerhedsproblemer. Formålet med minimumsantallet er ikke at øge det samlede antal inspektioner, men at sikre en bedre fordeling mellem medlemsstaterne. Hvis formlen var blevet anvendt på trafikken i 2009 og 2010, ville det samlede antal have været lavere end det antal inspektioner, der blev udført i de år.
130. De data, der indsamles via rampeinspektioner, støtter to nye processer: godkendelse af tredjelandsluftfartsforetagender og samarbejdsbaseret tilsyn med EU-luftfartsforetagender. Det er derfor vigtigt, at data indsamles på en konsistent og ensartet måde, så der opnås tilstrækkelige og pålidelige oplysninger, som kan understøtte et risikobaseret tilsyn med disse aktiviteter.
131. Agenturet vil regelmæssigt evaluere AMC med formelen for beregningen af det årlige minimumsantal. Teksten i litra d) er blevet ændret for at sikre, at rampeinspektioner, der foretages af agenturet, foretages i samarbejde med medlemsstaterne. Der er foretaget visse ændringer i litra d), nr. 2) og 3), for at præcisere, hvornår agenturet selv kan foretage en rampeinspektion.

132. **ARO.RAMP.105**: "Prioriteringskriterier": I et nyt litra c) er der medtaget en reference til EU's sikkerhedsliste, så det bliver muligt at indlede udformningen af en prioriteringsliste efter et møde i Udvalget for Luftfartssikkerhed i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2111/2005. Den sidste sætning i litra b), nr. 3), i), er overført til GM. ARO.RAMP.105, litra b), nr. 5), er blevet ændret med henblik på at sikre, at luftfartøjer, der anvendes af en tredjelandsoperatør, hvis godkendelse udstedt af agenturet er begrænset eller genetableret efter suspension eller tilbagekaldelse, underkastes prioriteret inspektion. Litra c) er blevet ændret for at imødekomme bemærkninger om, at der bør etableres en procedure for oprettelse af en prioriteringsliste.
133. I **ARO.RAMP.115** "Krav til rampeinspektører" er "rampe-" blevet føjet til titlen. I litra d) er der tilføjet et krav om, at agenturet skal vedligeholde det fastlagte uddannelsesprogram.
134. CRD'erne **AMC1-AR.GEN.430, litra c), nr. 2) og 3)**, er blevet opgraderet til **ARO.RAMP.120**. Direktiv 2008/49/EF omhandler bl.a. evalueringen af tredjepartsuddannelsesorganisationer, som leverer uddannelse i rampeinspektioner (dvs. organisationer, der ikke er en del af en kompetent myndighed). Medlemsstater, der benytter en sådan organisations tjenester, har pligt til at evaluere den. Medlemsstaterne kan dog anmode agenturet om at udføre en teknisk vurdering af uddannelsesorganisationen på deres vegne.
135. Medlemsstaterne og tredjepartsuddannelsesorganisationer, som leverer uddannelse i rampeinspektioner, tilkendegav, at den nuværende tilgang er ineffektiv og medfører en uforholdsmæssig administrativ og reguleringsmæssig byrde. I betragtning af de aktive tredjepartsuddannelsesorganisationer vil en centralisering af den tekniske evaluering på agenturniveau derfor bidrage til at strømline evalueringsprocessen, samtidig med at sikkerhedsmålet om at levere uddannelse af høj kvalitet bevares. Den europæiske SAFA-styringsgruppe og Kommissionen har derfor anmodet agenturet om at opgradere AMC1-AR.GEN.430, litra c), nr. 2) og 3), til en gennemførelsesbestemmelse som gennemført i denne udtalelse. Denne bestemmelse skaber et retsgrundlag for forudgående godkendelse af en uddannelsesorganisation og omhandler de betingelser, der skal opfyldes af organisationen, inden en sådan godkendelse gives. Disse betingelser er allerede defineret i det vejledningsmateriale, som agenturet har udviklet og offentliggjort i henhold til direktiv 2008/49/EF, og vil blive revideret i en separat regelfastlæggelsesopgave om supplement af gennemførelsesbestemmelsen.
136. **ARO.RAMP.125** "Gennemførelse af rampeinspektioner": Litra a) om interessekonflikt er overført til artikel 4 i rammeforordningen (jf. artikel 4, stk. 4), fordi agenturet mener, at bestemmelsen bør gælde for inspektører inden for alle områder, der er omfattet af del-ARO. Referencen til tillæg III (nu tillæg VI til del-ARO) er blevet slettet, fordi denne formular nu kun bruges af agenturet. Den kompetente myndighed skal bruge den ændrede formular i tillæg V (Bevis for rampeinspektion), som nu også omfatter mangelkategori.
137. **ARO.RAMP.130**: "Kategorisering af mangler": Niveau 1- og 2-mangler er blevet ændret til kategori 1-, 2 og 3-mangler. Der blev udtrykt mange bekymringer over ændringen af kategori 1-, 2- og 3-mangler som fastsat i SAFA-direktivet til niveau 1- og 2-mangler, som er defineret i ARO.GEN.350. Disse bekymringer blev gentaget på ad hoc-gruppens møde om rampeinspektioner, der blev afholdt i Köln

i juni 2010. De kompetente myndigheders væsentligste argumenter for at bevare det nuværende klassificeringssystem er, at klassificeringen af mangler som fastsat i SAFA-direktivet er mere hensigtsmæssig i forbindelse med produktaudit, som er et "øjebliksbillede", og at denne klassificering derfor er i bedre overensstemmelse med hensigten med rampeinspektioner. Den generelle klassificering (niveau 1 og 2) anvendes dog i forbindelse med system- eller procesaudit. Kompetente myndigheder udtrykte også bekymring over ændringen af et veletableret klassificeringssystem, der har vist sig at være mere end tilstrækkeligt.

138. For så vidt angår de nuværende SAFA-inspektioner, mener agenturet, at det er hensigtsmæssigt at anvende tre kategorier af mangler. Eftersom omfanget af ARO.RAMP er bredere end omfanget af SAFA-direktivet (det gælder også for luftfartøjer, der bruges af EU-flyveoperationer), skal der i nogle tilfælde etableres en forbindelse mellem luftfartsforetagendet og luftfartøjet. Hvis der anvendes to forskellige systemer til klassificering af mangler (niveau 1 og 2 for luftfartsforetagendet og kategori 1, 2 og 3 for luftfartøjet), kan det skabe vanskeligheder for de kompetente myndigheder på den ene side og forvirring blandt luftfartsforetagenderne på den anden.
139. Det erkendes dog, at SAFA-systemet, herunder klassificeringen af mangler, har vist sig at fungere. Agenturet mener dog også, at for mange samtidige ændringer i systemet vil belaste både de kompetente myndigheders og luftfartsforetagendernes ressourcer. Agenturet har derfor valgt at indføre den eksisterende kategorisering af mangler i denne subpart.
140. **ARO.RAMP.140** "Udstedelse af startforbud for et luftfartøj": Litra d) blev tilføjet for at præcisere, hvilke foranstaltninger der skal iværksættes for at ophæve et startforbud, hvis den manglende overensstemmelse påvirker gyldigheden af luftfartøjets luftdygtighedsbevis, under hensyntagen til de forskellige myndigheder, der er ansvarlige for det løbende tilsyn med luftfartøjet. Litra d), nr. 4), er blevet slettet, fordi den kommende del-TCO på nuværende tidspunkt ikke omfatter "sub-ICAO"-luftfartøjer (herunder luftfartøjer, der midlertidigt ikke er luftdygtige). Godkendelsen af sådanne luftfartøjer vil blive omhandlet i en separat regelfastlæggelsesopgave.
141. **ARO.RAMP.145** "Rapportering": Litra a) er bragt i overensstemmelse med ARO.RAMP.120, litra a). I litra b) er referencen til agenturet blevet slettet, fordi de omhandlede oplysninger skal indsamles af de kompetente myndigheder. Litra c) er blevet tilpasset ARO.RAMP.110, litra b). Udtrykket "frivillig" er slettet fra litra d) for at beskytte personer, der indgiver oplysninger, og dermed tilskynde til videregivelse af sikkerhedsrelevante oplysninger.
142. I **tillæg IV til del-ARO "Standardrapportformular"** er den nationale koordinators navn og underskrift blevet slettet, fordi oplysningerne indtastes i den centrale database, der er omhandlet i ARO.RAMP.150, litra b), nr. 2).
143. **Tillæg V "Bevis for rampeinspektion"** og **tillæg VI "Rampeinspektionsrapport"**: Der er foretaget enkelte ændringer i skabelonerne af hensyn til klarhed og overensstemmelse med ændringer i terminologi eller de pågældende dele af denne udtalelse. Der er tildelt et EASA-formularnummer til hver formular.

IV. Oversigt over forskelle

144. I følgende tabel vises forskellene mellem del-ARO og EU-OPS/JAR-OPS 3. Relevante forskelle mellem del-ORO og EU-OPS/JAR-OPS 3 er omhandlet i den forklarende note til del-ORO.

Forskelle i forhold til EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
1./3.035 Kvalitetssystem, litra c)	ARO.GEN.310	Kvalitetschef: I del-ORO er konceptet "som kan accepteres af myndigheden" for udpegede stillingsindehavere (nu benævnt "de udpegede personer") indeholdt i godkendelsen af luftfartsforetagendet og forvaltningen af udskiftning af udpegede personer som beskrevet i AMC1-ARO.GEN.330 "Ændringer – organisationer"	Dette vurderes at sikre samme niveau af kontrol.
1.165, litra b), nr. 2), i), og litra c), nr. 1), i), Leasing	Ingen	Ingen krav om at indføre betingelser i leasingaftalen, som er en del af denne godkendelse	Referencen til "alle betingelser, som er en del af en sådan godkendelse, skal være indeholdt i leasingaftalen" vurderes at være unødvendig, fordi medlemsstaterne ikke må pålægge yderligere sikkerhedskrav i tillæg til leasingaftalen

Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6 – del-ARO

145. Følgende tabel er en oversigt over de standarder i ICAO-bilag 6, del I og III, afsnit 1 og 2, der falder inden for denne udtalelses omfang²⁵, og som vurderes ikke at være gennemført eller at være gennemført på en måde, som ikke er i overensstemmelse med de tilsvarende standarder i ICAO-bilag 6.

²⁵ ICAO-standarderne vedrørende vedligeholdelse og luftfartsforetagendets kontrol af vedligeholdelse er bl.a. ikke omhandlet her.

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
Del I – 3.3.1 Del III – 1.3.1 Stater skal fastlægge et statssikkerhedsprogram for at sikre et acceptabelt sikkerhedsniveau for civil luftfart	Ingen	Dette gælder ikke specifikt flyveoperationer. Det kan ikke gennemføres i forordningen om flyveoperationer
Del I – 1.3.1 Del III – 1.3.2 Det acceptable sikkerhedsniveau, der skal opnås, fastlægges af staten	Ingen	

V. Foreslåede regelfastsættelsesopgaver

146. Følgende tabel er en oversigt over de foreslåede regelfastsættelsesopgaver, der er relevante for del-ARO. Hvad angår subpart GEN, fokuserer de navnlig på følgende spørgsmål:

- a. Efter høring af OPS-undersøgelingsgrupperne blev det foreslået, at AMC-materialet i del-ARO, afsnit 2 og 3, skulle suppleres med yderligere bestemmelser vedrørende de kompetente myndigheders personale, som deltager i tilsynet med AOC-indehavere, og vedrørende indledende certificering af og tilsyn med AOC-indehavere ved at indføre relevante afsnit af JIP'er og ICAO's dokument 8335.
- b. Bestemmelserne vedrørende myndigheder og organisationer, der omhandler risikovurdering, sikkerhedsstyring og SSP, uddybes parallelt med gennemførelsen af EASP og efter offentliggørelsen af det nye ICAO-bilag 19 om standarder og anbefalet praksis vedrørende sikkerhedsstyring.

Del, regelreference	Opgave	Reference til RMP
ARO.GEN.125, litra b)	Oprette AMC med henblik på at angive type af oplysninger, der skal indgives til agenturet. Dette omfatter typisk alle konstruktionsrelaterede sikkerhedsforhold, data om operationel egnethed eller områder, som agenturet specifikt har udpeget som områder, der udgør en sikkerhedsrisiko.	MDM.095, litra a) + b)
ARO.GEN.200, litra a), nr. 2)	Medtage yderligere AMC og GM om kvalifikation og træning af inspektører i tilsyn med AOC-indehavere	OPS.005, litra a), b)

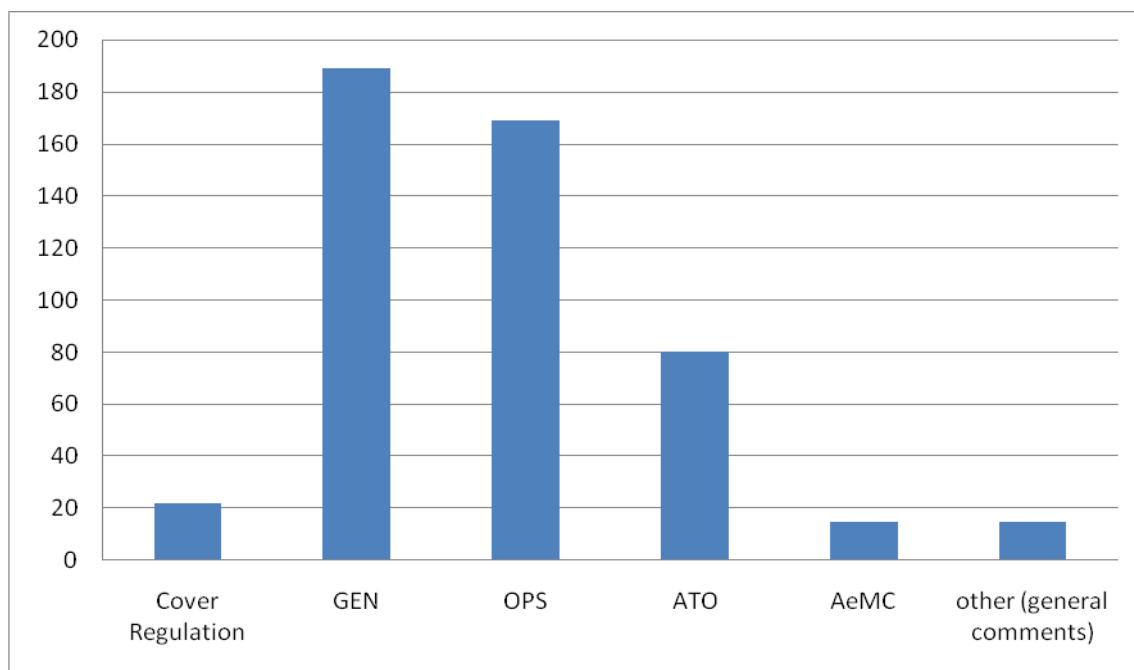
Del, regelreference	Opgave	Reference til RMP
ARO.GEN.200, litra a), nr. 4)	Medtage yderligere vejledning om, hvordan der fastlægges en proces for styring af sikkerhedsrisici, herunder fastlæggelse og brug af centrale risikoelementer, på baggrund af fastlæggelsen af EASP og kravet om en sikkerhedsplan (rammeforordningens artikel 3)	MDM.095, litra a) + b)
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Medtage yderligere AMC og GM om overensstemmelseskontrol for AOC-indehavere efter indledende certificering og om deres fortsatte tilsyn	OPS.005, litra a), b)
ARO.OPS	Gennemføre separat regelfastsættelsesopgave for ACJ OPS1.165 om vejledning til den kompetente myndighed og indlejeren om kortvarig leasing	OPS.005, litra a), b)
ARO.RAMP	Fastlægge omfattende system af procedurer, der kan sikre en harmoniseret metode til at foretage rampeinspektioner i overensstemmelse med del-ARO.RAMP ved at overføre EASA's eksisterende SAFA GM vedrørende krav til rampeinspektører, krav til uddannelsesorganisationer og procedurer for rampeinspektioner ved at supplere den med de dele, der kræves som følge af indførelsen af nye krav, navnlig krav vedrørende rampeinspektioner, der gennemføres af luftfartsforetagender, som er certificeret i et EASA-land	OPS.087

Bilag III – Del-ORO**I. Generelt**

147. Del-ORO, som foreslås i denne udtalelse, indeholder otte subparter, som yderligere er inddelt i afsnit, der indeholder både generelle krav og specifikke krav til flyveoperationer:
148. Del-ORO, subpart GEN, generelle krav, suppleret af:
- del-ORO, subpart AOC, specifikke krav vedrørende certificering af luftfartsforetagender
 - del-ORO, subpart DEC, specifikke krav vedrørende luftfartsforetagender, der skal afgive erklæring om deres aktiviteter
 - del-ORO, subpart MLR, specifikke krav vedrørende håndbøger, logbøger og dokumentation
 - del-ORO, subpart SEC, specifikke sikkerhedskrav
 - del-ORO, subpart FC, specifikke krav vedrørende flyvebesætninger
 - del-ORO, subpart CC, specifikke krav vedrørende kabinebesætninger
 - del-ORO, subpart TC, specifikke krav vedrørende tekniske besætninger i HEMS-, HHO- eller NVIS-operationer.
149. Del-ORO, subpart GEN, som foreslås i denne udtalelse, omfatter to afsnit:
- afsnit 1 Generelt
 - afsnit 2 Styringssystem.
150. Kravene i del-ORO, subpart GEN, er baseret på de primære COA-henstillinger og ICAO's standarder relateret til SMS. De supplerer myndighedskravene om betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af beviser og godkendelser.
151. Den tekst, der foreslås i denne udtalelse, afspejler ændringerne i agenturets første forslag (som blev offentliggjort i NPA 2008-22c og 2009-02c) samt yderligere ændringer, der blev foretaget efter en analyse og vurdering af de reaktioner, som blev modtaget i forbindelse med CRD.

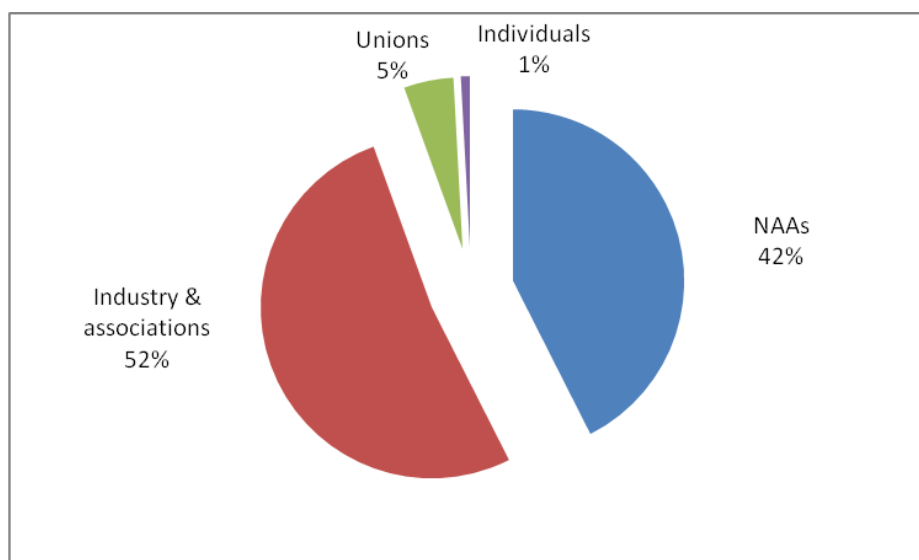
II. Høring

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



Figur 6: Reaktioner på del-OR – fordeling

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



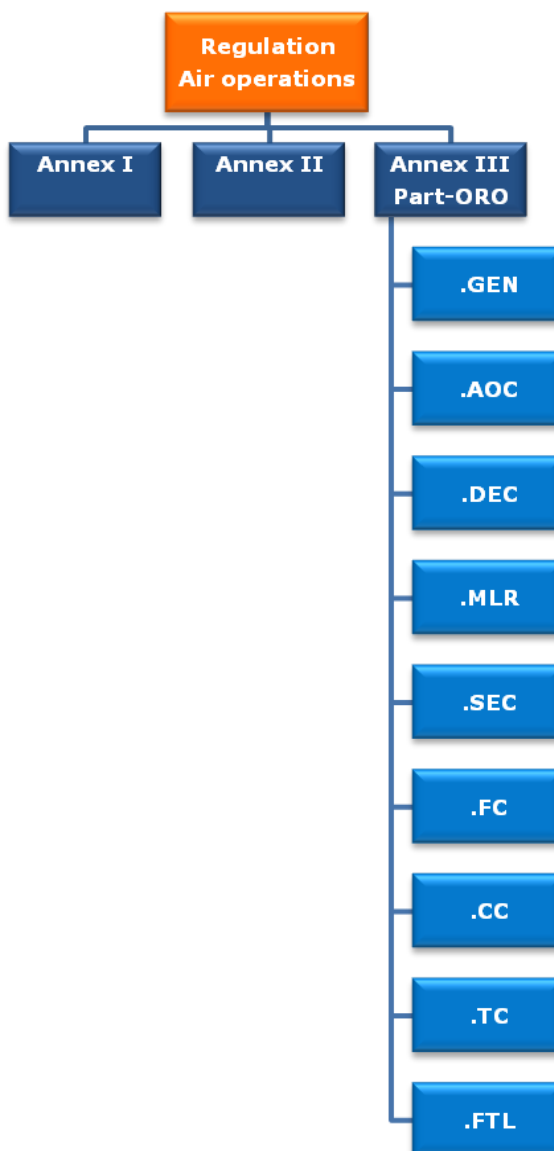
Figur 7: Reaktioner på del-OR – afsendere

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

III. Anvendelsesområde og anvendelighed

155. Del-ORO, som foreslås i denne udtalelse, gælder for godkendelse og/eller fortsat tilsyn med luftfartsforetagender, der gennemfører ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer eller erhvervsmæssige operationer. I den reviderede struktur for forordningen om flyveoperationer anføres de organisationskrav, som er relevante for flyveoperationer (del-ORO), i et specifikt bilag, der indeholder alle regler, som gælder for ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og erhvervsmæssige operationer. Dette vil sikre, at reglerne er nøjagtige og ensartede for alle typer flyveoperationer (erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige), når processen for vedtagelse af regler er afsluttet. Underopdelingen af del-ORO er derfor bevaret, selv om dette ikke forekommer nødvendigt set fra det erhvervsmæssige perspektiv.
156. Det understreges, at organisationskrav i del-ORO, der efter hensigten skal gælde for andre operationer end erhvervsmæssige lufttransportoperationer, forbliver gældende, indtil udtalelserne vedrørende de relevante tekniske krav (f.eks. del-NCC og del-NCO) er vedtaget.
157. Subpart GEN i del-ORO er generelt i overensstemmelse med subpart GEN i organisationskravene til flyvebesætninger (del-ORA) med to undtagelser:
- Bestemmelserne om erklæring er kun medtaget i bestemmelserne om flyveoperationer.
 - Udtrykket "organisation" er i del-ORO erstattet med "luftfartsforetagende" af hensyn til overensstemmelse med del-CAT og del-SPA.
158. Del-ORO, subpart GEN, afsnit 1, supplerer bestemmelserne i del-ARO om udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension og tilbagekaldelse af certifikater og godkendelser. Del-ORO, subpart GEN, afsnit 2, definerer fælles styringssystemkrav, som omfatter overvågning af overholdelse og sikkerhedsstyring.
159. Del-ORO, subpart GEN, omfatter endvidere også bestemmelser om luftfartsforetagendets ansvar, som tidligere var anført i del-OR, subpart OPS, afsnit GEN (OR.OPS.GEN). De øvrige afsnit i den tidligere del-OR, subpart OPS, er nu separate subparter. De suppleres senere af en ny subpart om flyvetidsbegrænsninger (subpart FTL).

Figur 8: Bilag III – Del-ORO



160. Med få undtagelser forbliver nummereringen (de sidste tre cifre) af de tidligere del-OR-bestemmelser uændret. Tabellen nedenfor viser regelreferencerne i henhold til CRD og denne udtalelse i den rækkefølge, de forekommer i udtalelsen:

Regelhenvisning CRD	Regeltitel CRD	Regelhenvisning udtalelse	Regeltitel udtalelse
OR.GEN	Generelle krav	ORO.GEN	Del-ORO, subpart Generelle krav
---	---	ORO.GEN.100	Omfang
OR.GEN.105	Kompetent myndighed	ORO.GEN.105	Kompetent myndighed
---	---	ORO.GEN.110	Luftfartsforetagendets ansvar

Regelhenvisning CRD	Regeltitel CRD	Regelhenvisning udtalelse	Regeltitel udtalelse
OR.GEN.115	Ansøgning om et organisationsbevis	ORO.GEN.115	Ansøgning om luftfartscertifikat (AOC)
OR.GEN.120	Måder for overensstemmelse	ORO.GEN.120	Måder for overensstemmelse
OR.GEN.125	Betingelser for godkendelse og rettigheder for en organisation	ORO.GEN.125	Betingelser for godkendelse og rettigheder for et luftfartsforetagende
OR.GEN.130	Ændringer i organisationer, som skal certificeres	ORO.GEN.130	Ændringer
OR.GEN.135	Fortsat gyldighed	ORO.GEN.135	Fortsat gyldighed
OR.GEN.140	Adgang	ORO.GEN.140	Adgang
OR.GEN.145	Erklæring	---	(nu i separat subpart ORO.DEC)
OR.GEN.150	Resultater	ORO.GEN.150	Mangler
OR.GEN.155	Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem	ORO.GEN.155	Omgående reaktion på et sikkerhedsproblem
OR.GEN.160	Indberetning af hændelser	ORO.GEN.160	Indberetning af hændelser
OR.GEN.200	Styringssystem	ORO.GEN.200	Styringssystem
OR.GEN.205	Kontrahering og indkøb	ORO.GEN.205	Udliciterede aktiviteter
OR.GEN.210	Krav til personale	ORO.GEN.210	Personalekrav
OR.GEN.215	Krav til faciliteter	ORO.GEN.215	Krav til faciliteter
OR.GEN.220	Registrering	ORO.GEN.220	Registrering
OR.OPS	Del-OR, subpart OPS Flyveoperationer	---	(alle afsnit er nu subparter)
OR.OPS.GEN	Afsnit: Generelle krav	---	---
OR.OPS.GEN.100	Omfang	---	(indgår i ORO.GEN som 005)
OR.OPS.GEN.105	Luftfartsforetagendets ansvar	---	(indgår i ORO.GEN som 110)
OR.OPS.AOC	Afsnit: Certificering af luftfartsforetagende	ORO.AOC	Del-ORO, subpart Certificering af luftfartsforetagende
OR.OPS.AOC.100	Ansøgning om luftfartscertifikat (AOC)	ORO.AOC.100	Ansøgning om luftfartscertifikat (AOC)
OR.OPS.AOC.105	Operationsspecifikationer og AOC-indehaveres rettigheder	ORO.AOC.105	Operationsspecifikationer og AOC-indehaveres rettigheder
OR.OPS.AOC.110	Leasing	ORO.AOC.110	Leasingaftaler
OR.OPS.AOC.115	Code sharing-aftaler	ORO.AOC.115	Code sharing-aftaler
OR.OPS.AOC.120	AOC-godkendelse til at levere træning i overensstemmelse med del-CC og udstede kabinebesætningscertifikater	ORO.AOC.120	Godkendelse til at levere træning i overensstemmelse med del-CC og udstede kabinepersonalecertifikater
OR.OPS.AOC.125	Ikke-erhvervsmæssig operation af luftfartøjer, som AOC-indehaveren har anført i operationsspecifikationerne	ORO.AOC.125	Ikke-erhvervsmæssig operation af luftfartøjer, som AOC-indehaveren har anført i operationsspecifikationerne
OR.OPS.AOC.130	Monitorering af flyvedata – flyvemaskiner	ORO.AOC.130	Monitorering af flyvedata – flyvemaskiner
OR.OPS.AOC.135	Personalekrav	ORO.AOC.135	Personalekrav
OR.OPS.AOC.140	Krav til faciliteter	ORO.AOC.140	Krav til faciliteter
OR.OPS.AOC.150	Dokumentationskrav	ORO.AOC.150	Dokumentationskrav
OR.OPS.DEC	Afsnit: Luftfartsforetagendets erklæring	ORO.DEC	Del-ORO, subpart Erklæring

Regelhenvisning CRD	Regeltitel CRD	Regelhenvisning udtalelse	Regeltitel udtalelse
OR.OPS.DEC.100	Erklæring	ORO.DEC.100	Erklæring
OR.OPS.DEC.105	Erklæringens indhold	---	---
OR.OPS.MLR	Afsnit: Håndbøger, logbøger og dokumentation	ORO.MLR	Del-ORO, subpart Håndbøger, logbøger og dokumentation
OR.OPS.MLR.100	Driftshåndbog – generelt	ORO.MLR.100	Driftshåndbog – generelt
OR.OPS.MLR.101	Driftshåndbog – opbygning for erhvervsmæssige operationer og ikke-erhvervsmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer	ORO.MLR.101	Driftshåndbog – opbygning for erhvervsmæssige operationer og ikke-erhvervsmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer
OR.OPS.MLR.105	Minimumsudstyrliste	ORO.MLR.105	Minimumsudstyrliste
OR.OPS.MLR.110	Rejselogbog	ORO.MLR.110	Rejselogbog
OR.OPS.MLR.115	Registrering	ORO.MLR.115	Registrering
OR.OPS.SEC	Afsnit: Sikkerhed	ORO.SEC	Del-ORO, subpart Sikkerhed
OR.OPS.SEC.100.A	Sikkerhed i cockpittet	ORO.SEC.100.A	Sikkerhed i cockpittet
OR.OPS.SEC.100.H	Sikkerhed i cockpittet	ORO.SEC.100.H	Sikkerhed i cockpittet
OR.OPS.FC	Afsnit: Flyvebesætning	ORO.FC	Del-ORO, subpart Flyvebesætning
OR.OPS.FC.005	Omfang	ORO.FC.005	Omfang
OR.OPS.FC.100	Flyvebesætningens sammensætning	ORO.FC.100	Flyvebesætningens sammensætning
OR.OPS.FC.105	Udpegelse af luftfartøjschef	ORO.FC.105	Udpegelse af luftfartøjschef
OR.OPS.FC.110	Flyvemaskinist	ORO.FC.110	Flyvemaskinist
OR.OPS.FC.115	Træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM)	ORO.FC.115	Træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM)
OR.OPS.FC.120	Luftfartsforetagendets omskoling	ORO.FC.120	Omskoling
OR.OPS.FC.125	Forskelstræning og rutineopbygningstræning	ORO.FC.125	Forskelstræning og rutineopbygningstræning
OR.OPS.FC.130	Periodisk flyvetræning og kontrol	ORO.FC.130	Periodisk flyvetræning og kontrol
OR.OPS.FC.135	Pilotkvalifikation til at operere i begge pilotsæder	ORO.FC.135	Pilotkvalifikation til at operere i begge pilotsæder
OR.OPS.FC.140	Flyvning på mere end én type eller variant.	ORO.FC.140	Flyvning på mere end én type eller variant.
OR.OPS.FC.145	Tilvejebringelse af træning	ORO.FC.145	Tilvejebringelse af træning
OR.OPS.FC.200	Flyvebesætningens sammensætning	ORO.FC.200	Flyvebesætningens sammensætning
OR.OPS.FC.205	Luftfartøjschefkursus	ORO.FC.205	Luftfartøjschefkursus
OR.OPS.FC.215	Luftfartsforetagendets grundlæggende træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM)	ORO.FC.215	Luftfartsforetagendets grundlæggende træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM)
OR.OPS.FC.220	Luftfartsforetagendets omskoling og kontrol	ORO.FC.220	Luftfartsforetagendets omskoling og kontrol
OR.OPS.FC.230	Periodisk træning og kontrol	ORO.FC.230	Periodisk træning og kontrol
OR.OPS.FC.240	Flyvning på mere end én type eller variant	ORO.FC.240	Flyvning på mere end én type eller variant
OR.OPS.FC.235	Pilotkvalifikation til at operere i begge pilotsæder	ORO.FC.235	Pilotkvalifikation til at operere i begge pilotsæder
OR.OPS.FC.245.A	Alternativt trænings- og kvalifikationsprogram	ORO.FC.245.A	Alternativt trænings- og kvalifikationsprogram

Regelhenvisning CRD	Regeltitel CRD	Regelhenvisning udtalelse	Regeltitel udtalelse
OR.OPS.FC.255.A	Luftfartøjschefer, som er indehavere af et CPL(A)	ORO.FC.255.A	Luftfartøjschefer, som er indehavere af et CPL(A)
OR.OPS.FC.255.H	Luftfartøjschefer, som er indehavere af et CPL(H)	ORO.FC.255.H	Luftfartøjschefer, som er indehavere af et CPL(H)
OR.OPS.FC.330	Periodisk træning og kontrol – luftfartsforetagendets duelighedscheck	ORO.FC.330	Periodisk træning og kontrol – luftfartsforetagendets duelighedscheck
OR.OPS.FC.201.A	Afløsning af flyvebesætningsmedlemmer under flyvning	ORO.FC.201.A	Afløsning af flyvebesætningsmedlemmer under flyvning
OR.OPS.CC	Afsnit: Kabinebesætning	ORO.CC	Del-ORO, subpart Kabinebesætning
OR.OPS.CC.005	Omfang	ORO.CC.005	Omfang
OR.OPS.CC.100	Kabinebesætningens antal og sammensætning	ORO.CC.100	Kabinebesætningens antal og sammensætning
OR.OPS.CC.110	Betingelser for pålæggelse af opgaver	ORO.CC.110	Betingelser for pålæggelse af opgaver
OR.OPS.CC.115	Gennemførelse af træningskurser og tilknyttet kontrol	ORO.CC.115	Gennemførelse af træningskurser og tilknyttet kontrol
OR.OPS.CC.120	Grundlæggende træningskursus	ORO.CC.120	Grundlæggende træningskursus
OR.OPS.CC.125	Luftfartøjstypespecifik træning og luftfartsforetagendets omskoling	ORO.CC.125	Luftfartøjstypespecifik træning og luftfartsforetagendets omskoling
OR.OPS.CC.130	Forskelstræning	ORO.CC.130	Forskelstræning
OR.OPS.CC.135	Rutineopbygning	ORO.CC.135	Rutineopbygning
OR.OPS.CC.140	Periodisk træning	ORO.CC.140	Periodisk træning
OR.OPS.CC.145	Genopfriskningskurser	ORO.CC.145	Genopfriskningskurser
OR.OPS.CC.200	Kabinebesætningens antal og sammensætning	ORO.CC.200	Kabinebesætningens antal og sammensætning
OR.OPS.CC.205	Minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer under uforudsete omstændigheder og normale jordoperationer	ORO.CC.205	Normale jordoperationer og uforudsete omstændigheder
OR.OPS.CC.210	Betingelser for pålæggelse af opgaver	ORO.CC.210	Betingelser for pålæggelse af opgaver
OR.OPS.CC.215	Gennemførelse af træningskurser og tilknyttet kontrol	ORO.CC.215	Gennemførelse af træningskurser og tilknyttet kontrol
OR.OPS.CC.250	Flyvning på mere end én luftfartøjstype eller -variant	ORO.CC.250	Flyvning på mere end én luftfartøjstype eller -variant
OR.OPS.CC.255	Flyvning med et enkelt kabinebesætningsmedlem	ORO.CC.255	Flyvning med et enkelt kabinebesætningsmedlem
OR.OPS.CC.260	Overordnet kabinebesætningsmedlem	ORO.CC.260	Overordnet kabinebesætningsmedlem
OR.OPS.TC	Afsnit: Teknisk besætning under HEMS-, HHO- eller NVIS-operationer	ORO.TC	Del-ORO, subpart Teknisk besætning under HEMS-, HHO- eller NVIS-operationer
OR.OPS.TC.100	Omfang	ORO.TC.100	Omfang
OR.OPS.TC.105	Betingelser for pålæggelse af opgaver	ORO.TC.105	Betingelser for pålæggelse af opgaver
OR.OPS.TC.110	Træning og kontrol	ORO.TC.110	Træning og kontrol
OR.OPS.TC.115	Grundlæggende træning	ORO.TC.115	Grundlæggende træning
OR.OPS.TC.120	Luftfartsforetagendets omskoling	ORO.TC.120	Luftfartsforetagendets omskoling
OR.OPS.TC.125	Forskelstræning	ORO.TC.125	Forskelstræning

Regelhenvisning CRD	Regeltitel CRD	Regelhenvisning udtalelse	Regeltitel udtalelse
OR.OPS.TC.130	Rutineopbygningsflyvninger	ORO.TC.130	Rutineopbygningsflyvninger
OR.OPS.TC.135	Periodisk træning	ORO.TC.135	Periodisk træning
OR.OPS.TC.140	Genopfriskningskurser	ORO.TC.140	Genopfriskningskurser
Del-OR	Tillæg	Del-ORO	Tillæg
Del-OR Tillæg I	Formular til erklæring	Del-ORO, tillæg I	Formular til erklæring

Tabel 4: Sammenstilling af CRD og udtalelse om del-ORO

ORO.GEN, afsnit 1 – Generelt

161. Gennemførelsesbestemmelserne i afsnit 1 indeholder generelle krav vedrørende organisationer, navnlig vedrørende første certificering og tilsyn. De modsvarer de tilsvarende myndighedskrav i del-ARO, subpart GEN, afsnit 1 og 3. De er baseret på kravene på højt niveau i grundforordningen. På linje med ændringerne i ARO.GEN blev to nye bestemmelser tilføjet for at indføre organisationskrav relateret til de foranstaltninger, der skal træffes med henblik på omgående at gribe ind over for et sikkerhedsproblem (ORO.GEN.155), samt til indberetning af hændelser (ORO.GEN.160). Den nye ORO.GEN.155 indfører et krav om, at organisationer skal opfylde de luftdygtigheds- og sikkerhedsdirektiver, som agenturet har udstedt, hvilket stammer fra regelfastsættelsesopgave 21.039 vedrørende data for operationel egnethed.²⁶

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

Tabel 5: Sammenligning mellem ARO.GEN og ORO.GEN

²⁶ CRD 2009-01, jf. [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).

162. Efter ændring af regelstrukturen er de to gennemførelsesbestemmelser, der tidligere var anført i OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 og OR.OPS.GEN.105), nu anført i ORO.GEN. **ORO.GEN.110** definerer luftfartsforetagendets ansvar for sikker operation af et luftfartøj, herunder krav om at udforme og vedligeholde et system for udøvelse af operationel kontrol med alle flyvninger, der gennemføres under vilkårene for dets erklæring eller certifikat, som er baseret på eksisterende krav, dvs. EU-OPS og JAR-OPS 3, med følgende væsentlige forskelle:
- Checklistesystemet skal overholde principperne for hensyntagen til menneskelige faktorer som angivet i ICAO-bilag 6, del I, II og III. Det skal endvidere inddrage den seneste relevante dokumentation fra luftfartøjsproducenten. Denne ekstra bestemmelse blev tilføjet som reaktion på aktørernes bemærkninger.
 - Luftfartsforetagendet skal angive procedurer for flyveplanlægning i driftshåndbogen i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del II, afsnit 3.
163. Flere sammenslutninger af flyveklarerere har fremsat ønske om indførelsen af regler om certificering af flyveklarerere. Det har ikke været muligt at imødekomme dette, da det er uden for rammerne af NPA'en. NPA'en gennemførte eksisterende krav. Hverken EU-OPS, JAR-OPS 3 eller grundforordningen indeholder et sådant krav. Den foreslåede tekst er i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, som anfører, at luftfartsforetagendet kan vælge at benytte en kontrolmetode, der kræver brug af ansvarlige for flyveoperationer eller flyveklarerere, men det er ikke obligatorisk. Hvis ansvarlige for flyveoperationer eller flyveklarerere anvendes, kan luftfartsforetagendets hjemstat i henhold til ICAO-bilag 6 kræve, at ansvarlige for flyveoperationer eller flyveklarerere skal være certificerede.
164. Definitionen af "hovedforretningssted" i forbindelse med fastlæggelse af, hvem den kompetente myndighed er, jf. **ORO.GEN.105**, stemmer nu overens med definitionen i forordningen (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning)²⁷, som også er den, der bruges i forordning (EF) nr. 2042/2003 med ændringsforordning (EF) nr. 127/2010.²⁸ Denne tager højde for, at luftfartsselskaber med licens skal godkendes i overensstemmelse med subpart G i bilag 1 til forordning (EF) nr. 2042/2003 "del-M" som led i deres AOC. I definitionen antages det, at organisationens vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves i samme medlemsstat. Agenturet anerkender fordelene ved at vedtage fælles definitioner for forskellige forordninger, men mener, at definitionen fra forordning (EF) nr. 1008/2008 vil skabe gennemførelsesproblemer. Derfor anbefaler det en revision af denne definition for alle berørte EASA-forordninger, herunder forordningerne om luftdygtighed. Her bør der tages højde for placeringen af organisationens tekniske ledelse med hensyn til den aktivitet, der er godkendt i henhold til

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (omarbejdning) (EØS-relevant tekst) (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3-20).

²⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 127/2010 af 5. februar 2010 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparaturl og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver (EØS-relevant tekst) (EUT L 40 af 13.2.2010, s. 4-50).

grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser, som det primære kriterium for fastlæggelse af en organisations hovedforretningssted med henblik på bestemmelse af, hvem den kompetente myndighed er.

165. **ORO.GEN.115** definerer processen for ansøgning om et organisationsbevis. På baggrund af bemærkninger fra aktørerne til NPA blev forslaget om ét organisationsbevis i NPA 2008-22c forkastet, og der foreslås heller ingen standardansøgningsblanket i del-ORO. Vedrørende sidstnævnte udtrykte medlemsstaterne bekymring over virkningerne af indførelsen af en standardansøgningsblanket for forskellige administrative systemer, som allerede er etableret i henhold til de gældende regler. Med hensyn til idéen om "ét bevis" mener agenturet, at dets hovedformål kan opfyldes uden udstedelse af ét organisationsbevis: Beviset, som blot "attesterer" bevisudstedelsesprocessen, kan være i form af ét dokument eller forskellige dokumenter. Det vigtigste aspekt er at sikre, at de kompetente myndigheder kan udføre tilsyn på den mest effektive måde for organisationer, der har flere godkendelser.²⁹ I den henseende er fælles styringssystemkrav, der gælder for alle typer organisationer, afgørende.
166. **ORO.GEN.120** definerer processen for godkendelse af alternative måder for overensstemmelse, som gælder for organisationer, der har et bevis i henhold til del-ORO. Der blev i høringsprocessen udtrykt bekymring over de alternative måder for overensstemmelse anvendt af organisationer, som kun er underlagt en forpligtelse til at afgive erklæringer. Agenturet bemærker, at der ikke er noget retsgrundlag i grundforordningen for at pålægge sådanne organisationer at følge samme godkendelsesproces for alternative måder for overensstemmelse som for certificerede organisationer. En godkendelse af alternative måder for overensstemmelse eksisterer kun, hvis den er vedhæftet et bevis eller en godkendelse, hvor sådanne måder for overensstemmelse betragtes som en del af grundlaget for udstedelse af godkendelsen. For organisationer, der er underlagt en forpligtelse til at afgive erklæringer, finder godkendelsesprocessen anvendelse på alternative måder for overensstemmelse i forhold til en AMC, der er direkte relateret til en specifik godkendelse, som sådanne organisationer kan have i henhold til del-SPA. Med hensyn til muligheden for, at faglige organisationer eller aktørernes repræsentative organer, som ikke har et organisationsbevis i henhold til grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser, kan bruge alternative måder for overensstemmelse, er der ikke behov for, at sådanne organisationer anmoder om en sådan godkendelse af disse alternative måder, så længe de ikke er underlagt en forpligtelse til overensstemmelse i henhold til grundforordningen og dens gennemførelsesbestemmelser.
167. Som svar på reaktioner fra branchen vil agenturet iværksætte en yderligere regelfastsættelsesopgave for at udvikle en metode til påvisning af, at gennemførelsesbestemmelsens sikkerhedsmål er opfyldt, når der ansøges om godkendelse af en alternativ måde for overensstemmelse.
168. I **ORO.GEN.130** "Ændringer i organisationer, som skal certificeres" uddybes den type ændringer, der kræver forudgående godkendelse i relation til organisationens styringssystem, med henblik på at lette byrden for organisationer og

²⁹ Kriterier for "godskrivning" af auditpunkter for tilsyn med organisationer, som har flere end én godkendelse, vil blive fastlagt i AMC'erne til ARO.GEN.305.

myndigheder. Med hensyn til styringssystemet er ændringer, der kræver forudgående godkendelse, nu defineret mere specifikt som dem, der påvirker ansvar og forpligtelser og/eller sikkerhedspolitikken. Indholdet i agenturets forslag til ORO.GEN.130 og de tilsvarende ARO-bestemmelser adskiller sig ikke fra koncepterne "indirekte godkendelse" eller "ændringer, der kan godkendes af den kompetente myndighed". Efter første certificering kontrollerer den kompetente myndighed, at de gældende krav overholdes, og godkender organisationens styringssystem, herunder dens system til operationel kontrol og dens procedure for styring af ændringer, der ikke kræver forudgående godkendelse. Ændringer er efterfølgende enten sådanne, der kræver forudgående godkendelse, eller ændringer, der skal styres som aftalt med den kompetente myndighed. De foreslåede bestemmelser er også mere tilstrækkelige med hensyn til gennemførelse af resultatstyret tilsyn. Efter indledende certificering kan en organisation med den kompetente myndighed aftale, hvilke ændringer der ikke kræver forudgående godkendelse, inden for de i ORO.GEN.130 fastlagte grænser. Efterhånden som organisationen "modnes", kan omfanget af disse ændringer udvides, forudsat at de fortsat er inden for de grænser, der er fastsat i gennemførelsesbestemmelsen.

169. Flere medlemsstaters kompetente myndigheder kommenterede konceptet med ubegrænset gyldighed for beviser og udtrykte bekymringer over den mulige mangel på effektiv kontrol af beviser, som ikke udløber. Agenturet bemærker, at ubegrænset gyldighed for beviser nu er bredt accepteret på luftdygtighedsområdet. Organisationsbevisers fortsatte gyldighed er underlagt den kompetente myndigheds løbende tilsyn. Agenturets forslag fremmer en løbende overvågningsproces gennem audits, vurderinger og inspektioner i intervaller, der fastlægges på grundlag af tidligere tilsynsresultater og under hensyntagen til risikoelementer. Hvis beviser har begrænset gyldighed, har de kompetente myndigheder tendens til at udskyde audits og inspektioner, indtil kort tid før bevisets udløbsdato. Del-ARO indeholder de nødvendige elementer for, at de kompetente myndigheder til enhver tid kan træffe foranstaltninger for et bevis, hvis det er nødvendigt, i tilfælde af resultater, som udgør en alvorlig sikkerhedsrisiko. Endvidere kan medlemsstaterne træffe håndhævelsesforanstaltninger ved at fastsætte sanktioner i overensstemmelse med de nationale regler om gennemførelse af grundforordningens artikel 68.
170. En ny gennemførelsesbestemmelse, ORO.GEN.160 "Indberetning af hændelser", tilføjes for at definere rapporteringskrav, herunder rapportering til den organisation, der er ansvarlig for luftfartøjets konstruktion, for alle organisationer, der er underlagt del-ORO. Teksten er baseret på eksisterende krav i luftdygtighedsreglerne. De hændelser, der skal indberettes, er dem, der bringer luftfartøjets operation i fare, i modsætning til luftfartssikkerhedsrisici, der skal styres som led i en intern ordning for indberetning af hændelser, omfattet af ORO.GEN.200, litra a), punkt 3). For at imødekomme reaktionerne på CRD er kravene blevet revideret. De indledende rapporter, der skal indgives senest 72 timer efter, at organisationen har identificeret hændelsen, behøver ikke at indeholde oplysninger om de foranstaltninger, organisationen agter at træffe for at undgå en gentagelse, da dette kan kræve mere tid.

ORO.GEN, afsnit 2 – Styling

171. Agenturet foreslår at afsætte et specifikt afsnit til generelle organisationskrav relateret til organisationens styringssystem. Disse krav stammer primært fra dem, der allerede eksisterer i de gældende standarder, som f.eks. JAR. De omfatter behovet for at have kvalificeret personale og især specifikke personer med ansvar for at sikre, at organisationen opfylder de gældende krav. De eksisterende krav dækker også behovet for at have passende faciliteter til at udføre de krævede opgaver samt behovet for at føre fortegnelser over alle aktiviteter, der udføres, i overensstemmelse med de gældende regler.
172. Dette afsnit er også det rette sted at gennemføre ICAO's standarder om sikkerhedsstyringssystemer (SMS).³⁰ Agenturet mener ikke, at disse bør gennemføres via et yderligere styringssystemkrav, som tilføjes de eksisterende regler, uanset om de handler om økonomi, kvalitet eller andre områder, som en organisations leder har ansvar for. Indførelse af et sikkerhedsstyringssystem, der er separat fra de andre, kunne blive anset som blot endnu et forskriftsmæssigt krav med den risiko, at organisationer ville forsøge at tilfredsstille den kompetente myndighed ved at påvise, at de i deres organisation har implementeret alle de krævede forskriftsmæssige elementer. Dette ville ikke støtte gennemførelsen af resultatstyrede regler, som ICAO har fastlagt for at lette gennemførelsen af SMS-principperne.
173. I stedet foreslår agenturet at angive de elementer, som organisationerne skal tage stilling til. Derfor er de foreslåede krav baseret på den idé, at sikkerhed samt opfyldelse af reglerne bør være i fokus for alle medarbejdere og i alle organisationens aktiviteter. Derfor er kravene fremlagt på en måde, der giver organisationen mulighed for at anvende dem på den måde, den finder passende, under hensyntagen til dens egen forretningsmodel. Kravene vil især give mulighed for indførelse af et integreret styringssystem, hvor sikkerhed er et parameter, der skal overvejes i alle beslutninger, i stedet for en sammenstilling af styringssystemer. Integreret styring giver ledere mulighed for at anerkende og tage højde for alle væsentlige faktorer, der påvirker deres organisation, såsom forretningens strategiske retning, relevant lovgivning og relevante standarder, interne politikker og kultur, risici og farer, ressourcekrav og behov for personer, som kan blive berørt af ethvert aspekt af organisationens drift.
174. Med hensyn til kvalitetssystemer foreslår agenturet at sikre det, tilsynsmyndigheden i virkeligheden er interesseret i, når den kræver, at organisationer indfører et kvalitetssystem, nemlig overholdelse af reglerne. Et kvalitetssystem kan også anvendes til at opfylde forskellige krav. Agenturet mener, at det er nødvendigt blot at kræve overvågning af overholdelsen som en del af styringssystemkravene. De foreslåede krav giver dermed mulighed for at gennemføre ICAO's SMS-standarder, uden at organisationen forpligtes til at ændre sin forretningsmodel.
175. De foreslåede styringssystemkrav passer forskellige organisationer, uanset aktiviteternes omfang, art eller kompleksitet, eller hvilken forretningsmodel de ønsker at anvende, hvilket sikrer forholdsmæssig korrekt anvendelse deraf.

³⁰ ICAO-bilag 1, tillæg 4/ICAO-bilag 6, tillæg 7, "*Framework for Safety Management Systems*" (Ramme for sikkerhedsstyringssystemer).

Agenturet foreslår også, at en organisation, hvis den uddelegerer nogle af sine aktiviteter, som er underlagt de foreslåede krav, fortsat bør have ansvaret for at overholde de gældende regler. Dette er nødvendigt for at sikre, at organisationer forbliver fuldt ud ansvarlige for de aktiviteter, der skal certificeres.

176. Det foreslås, at styringssystemkravene skal gælde for alle organisationer, der er omfattet af disse foreslåede organisationskrav. Da agenturet udarbejdede styringssystemkravene, kontrollerede det, hvad der allerede var gældende for organisationer for luftdygtighed ved ibrugtagning og vedvarende luftdygtighed, for at sikre forenelighed med disse, hvor ordlyden af de allerede gældende regler blev bevaret, hvor det var muligt. Agenturet agter at foreslå regler om gennemførelse af ICAO's SMS-standarder for andre typer organisationer i fremtiden. Agenturet vil så vidt muligt forsøge at sikre, at kravene svarer mest muligt til dem, der foreslås i disse organisationskrav. Dette vil sikre en strømlinet gennemførelse af ICAO's standarder, navnlig for de organisationer, hvis aktiviteter dækker flere luftfartssektorer.
177. Da agenturet udarbejdede forslagene til krav, forsøgte det at sikre overensstemmelse mellem kravene for de forskellige typer organisationer. Derfor har agenturet undersøgt kravene i JAR-FCL 1, 2 og 3, i EU-OPS, i AMC'erne og GM til JAR-OPS 1 og i JAR-OPS 3. Disse standarder indeholdt de krav, der skulle følges af organisationerne, i anvendelsesområdet for de foreslåede organisationskrav. Af hensyn til ensartetheden undersøgte agenturet derfor de relevante krav i de gennemførelsesregler, der allerede gælder for luftdygtighedsorganisationer. Agenturet foreslog derefter i sin NPA, hvilken ordlyd der ville passe alle organisationer bedst, og supplerede, hvor det var nødvendigt, dette med krav for specifikke typer organisationer.
178. Agenturet supplerede disse foreslåede regler med andre regler baseret på ICAO's standarder, som ikke indgik i de standarder, der er angivet ovenfor. Dette er tilfældet f.eks. med ICAO's SMS-krav.
179. I høringsfasen har agenturet givet en grundig forklaring på den proces, der blev fulgt for at udarbejde de foreslåede styringssystemkrav. De første bemærkninger fra aktørerne viste, at de ikke helt forstod de foreslåede regler. Derfor har agenturet med hjælp fra undersøgelsesgruppen gennemgået den foreslåede tekst for at gøre den mere klar.
180. Agenturet fandt det også interessant, at nogle aktører mente, at resultatstyrede regler burde anvendes i endnu større udstrækning. Agenturet mener imidlertid ikke, at det vil være klogt at foreslå fuldstændigt resultatstyrede regler på dette tidspunkt, men at løbende forbedringer af reglerne, som er tilpasset fremskridtene på organisationsniveau, vil bane vejen mod resultatstyrede regler.
181. Trods forskellige formuleringer er de foreslåede krav i fuld overensstemmelse med ICAO. En korrespondancetabel med de foreslåede krav og relaterede AMC'er og GM i del-OR(O) og de relevante ICAO-standarder var anført i bilag III til den forklarende note til CRD "Organisationskrav" (2008-22c og 2009-02c)³¹. På ICAO's 37. møde, som blev afholdt i september/oktober 2010, blev udformningen

³¹ <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-or/CRD%20a.%20-%20Explanatory%20Note%20Part-OR.pdf>.

af et nyt bilag om sikkerhedsstyring, bilag 19, bekræftet. Det vil indeholde de generelle SMS-standarder, der gælder for alle organisationer, hvilket dermed følger den helhedsstrategi, som EASA foreslår i sin NPA om myndigheds- og organisationskrav. Når dette nye bilag foreligger, revideres organisationskravene for SMS. Her vil der også blive taget højde for det arbejde, der udføres inden for rammerne af SM-ICG (Safety Management International Collaboration Group), fremskridtet i gennemførelsen af EASP og indsatsen for at styre sikkerhedsrisici, der opstår som følge af interaktion med andre organisationer. Med hensyn til sidstnævnte er agenturet enigt med aktørerne i, at organisationerne ikke bør styre sikkerheden isoleret, men bør samordne indsatsen med andre organisationer, som de har forbindelse til. Effektiv sikkerhedsstyring for flyvepladsluftfartsforetagender indebærer f.eks. passende koordinering med luftfartsforetagender og luftfartstjenesteudøvere, som bruger flyvepladsens tjenester. Agenturet agter derfor at revidere organisationskravene som anført ovenfor i en ny regelfastsættelsesopgave.

ORO.AOC – Certificering af luftfartsforetagende

182. Denne subpart gælder for erhvervmæssige luftfartsforetagender. Den fastlægger processen for ansøgning om luftfarts-certifikat (AOC), betingelserne for leasing- og code sharing-aftaler, ansøgningsprocessen for godkendelse til at levere træning af kabinebesætning og udstede kabinepersonalecertifikater samt kravene til ikke-erhvervmæssig operation af luftfartøjer, som AOC-indehaveren har anført i operationsspecifikationerne. Endelig omhandler den monitorering af flyvedata, personalekrav, krav til faciliteter og dokumentationskrav.
183. Denne subpart er baseret på de relevante EU-OPS- og JAR-OPS 3-krav, som er fastsat i subpart B og C. ORO.AOC indeholder et nyt krav om code sharing, et aspekt, der ikke er omhandlet i EU-OPS. Det er medtaget for at afspejle grundforordningens bredere anvendelsesområde i forhold til EU-OPS. Det indledende forslag i NPA 2009-2c er blevet ændret efter aktørernes bemærkninger.
184. Aktørernes væsentligste indvendinger i forbindelse med denne subpart vedrørte anvendeligheden og omfanget af AOC (ORO.AOC.100), kravene til dry og wet lease-in af luftfartøjer fra en tredjelandsoperatør (ORO.AOC.110), code sharing (ORO.AOC.115) og forholdet mellem forskellige stillingsindehavere og stillingsindehaversystemet (ORO.AOC.135).
185. Der er foretaget betydelige ændringer af nogle af bestemmelserne for at imødekomme de modtagne bemærkninger. Nogle ændringer er snarere redaktionelle eller har til formål at præcisere bestemmelserne.
186. **ORO.AOC.025** "Ændringer" er blevet slettet, fordi punktet allerede er tilstrækkeligt omhandlet i ORO.GEN. En foreløbig liste over ændringer, der skal forhåndsgodkendes, indføres som GM i ORO.GEN, der offentliggøres med afgørelsen.
187. **ORO.AOC.110, litra b):** "Leasingaftaler": Mange har givet udtryk for bekymringer over leasing af luftfartøjer fra tredjelandsluftfartsforetagender. Agenturet har nøje vurderet de modtagne bemærkninger. Leasing er et vigtigt redskab i luftfartsforetagendernes virksomhed, og derfor skal sikkerhedsreglerne

være forholdsmæssige. Det er dog også klart, at leasing af luftfartøjer, navnlig leasing af luftfartøjer fra tredjelandsluftfartsforetagender, skal finde sted inden for kontrollerede rammer, der sikrer et acceptabelt sikkerhedsniveau. Dette anerkendes af den europæiske lovgiver, som fastlægger bestemmelser om leasing i forordning (EF) nr. 1008/2008 og EU-OPS. Begge retsakter er taget i betragtning ved ændring af NPA-bestemmelserne. Agenturet mener, at den ændrede tekst, der fremlægges i denne udtalelse, sikrer luftfartsselskaberne den nødvendige fleksibilitet og samtidig tilvejebringer et sikkerhedsniveau, der forventes af offentligheden og lovgiveren.

188. Der er foretaget omfattende ændring af bestemmelsen om leasing. De vigtigste ændringer vedrører wet lease-in af luftfartøjer fra tredjelandsluftfartsforetagender. Mange aktører har tilkendegivet, at kravene til wet lease-in af sådanne luftfartøjer, som de er fastsat i NPA/CRD, forekommer vanskelige at overholde. I henhold til EU-OPS kan der ved wet lease-in anvendes sikkerhedsstandarder, som svarer til standarderne i EU-OPS. Under hensyntagen til de modtagne bemærkninger og for at tilpasse til EU-OPS er ordene "eller tilsvarende standarder" blevet indført. Det betyder, at EU-luftfartsforetagender over for den kompetente myndighed kan godtgøre, at luftfartøjer, der er genstand for en aftale om wet lease-in, overholder sikkerhedskrav, som svarer til EU's sikkerhedskrav. Der blev også rejst bekymring over anvendeligheden af Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 og del-FCL, bilag III. Bemærkningerne vedrørende Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 behandles i CRD til NPA 2010-10. Bemærkningerne vedrørende del-FCL, bilag III, behandles i en ny regelfastsættelsesopgave (FCL.002).
189. Nogle aktører har tilkendegivet, at ORO.AOC bør afspejle den nuværende praksis med dry lease-in af luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland, ved operationelle behov af begrænset varighed. Lignende bemærkninger blev modtaget til NPA 2010-10. Eftersom dry lease-in primært er et spørgsmål om fortsat vedvarende luftdygtighed, vurderes betingelserne for at tillade dry lease-in af luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland, i forbindelse med CRD til NPA 2010-10. Denne regelfastsættelsesopgave kræver en fornyet vurdering af bestemmelserne om dry lease-in i ORO.AOC.
190. Hvad angår dry lease-out, er referencen til Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 blevet overført til ARO.OPS.110. Kravet om, at luftfartøjet skal fjernes fra udlejerens AOC, er desuden blevet flyttet til ARO.OPS.110, fordi den kompetente myndighed er ansvarlig for at sikre, at luftfartøjet fjernes fra luftfartsforetagendets AOC inden for en rimelig tidsfrist. Teksten er ændret for at præcisere, at de finansielle forhold i en leasingaftale ikke skal vedlægges ansøgningen om godkendelse.
191. Der er indsat et nyt afsnit om wet lease-out, hvor det kræves, at EU-luftfartsforetagender underretter deres kompetente myndighed, hvis de indgår en aftale om wet lease-out.
192. **ORO.AOC.115** "Code sharing-aftaler": Anskuelserne omkring leasing gælder også for code sharing. Mange aktører har tilkendegivet, at del-TCO ikke bør anvendes på code sharing-aftaler med tredjelandsluftfartsforetagender, eftersom nogle code sharing-partnere aldrig flyver til Europa. I nogle bemærkninger er der sat spørgsmålstejn ved retsgrundlaget for reglerne om code sharing, og det blev

foreslået, at tilsynet med code sharing-partnere skulle uddelegeres til EU-luftfartsforetagendet. Overensstemmelsen med de væsentlige krav (bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008) blev anfægtet, fordi tredjelandsluftfartsforetagender ikke kan sikre fuld overensstemmelse. Andre anførte, at code sharing burde være omhandlet i en separat regelfastsættelsesopgave. Det skal for det første understreges, at agenturet tager udgangspunkt i artikel 4, stk. 1, litra c), i forordning (EF) nr. 216/2008, når det vurderer code sharing. Efter vurderingen af bemærkningerne er bestemmelsen om code sharing blevet ændret. I det nye forslag til udtalelse er referencen til del-TCO blevet slettet. Tilsynet med code sharing-partnere hører nu ind under EU-luftfartsforetagendet, der skal sikre, at de væsentlige krav overholdes. Til det formål skal luftfartsforetagendet etablere et auditprogram for code sharing. Dette gælder også for code sharing-partnere, der ikke opererer i EU. GM udvikles med en oversigt over bestemmelser, der skal overholdes. Hvis disse bestemmelser overholdes, overholdes de væsentlige krav i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008. Bestemmelserne i denne oversigt svarer til de bestemmelser, der gælder for tredjelandsluftfartsforetagender, som ansøger om godkendelse i henhold til del-TCO. Endelig er bestemmelsen ændret, så det sikres, at et EU-luftfartsforetagende ikke må sælge eller udstede billetter til flyvninger, der opereres af et luftfartsforetagende med driftsforbud i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 2111/2005³² (EU's sikkerhedsliste). En tredjelandsoperatør på EU's sikkerhedsliste kan stadig sælge og udstede billetter til en flyvning, der opereres af dennes code sharing-partner i EU. Tilgangen i forbindelse med code sharing er i vid udstrækning i overensstemmelse med "Code-share Safety Program Guidelines" udstedt af det amerikanske transportministerium og den amerikanske luftfartsstyrelse (FAA).

193. **ORO.AOC.120** "Godkendelse til at levere træning i overensstemmelse med del-CC og udstede kabinepersonalecertifikater" gennemfører EU-OPS-krav, der ikke fuldt ud var omhandlet i NPA.
194. **ORO.AOC.125** "Ikke-erhvervsmæssig operation af luftfartøjer, som AOC-indehaveren har anført i operationsspecifikationerne": Der er foretaget tre ændringer i denne bestemmelse. OR.OPS.GEN.105 er for det første blevet flyttet til ORO.AOC.125. For at præcisere emnet er titlen dernæst ændret til "Ikke-erhvervsmæssig operation af luftfartøjer, som AOC-indehaveren har anført i operationsspecifikationerne". For det tredje foreslår agenturet en ny tekst, som definerer, hvad en AOC-indehaver skal gøre, hvis denne også ønsker at foretage ikke-erhvervsmæssige operationer med et luftfartøj. Princippet er uændret: Procedurerne for ikke-erhvervsmæssig operation skal angives i driftshåndbogen, hvor forskellene mellem driftsprocedurerne (mellem erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige operationer) beskrives. Luftfartsforetagendet skal endvidere sikre, at det personale, der er involveret i operationen, har fuldt kendskab til de tilknyttede procedurer. Disse oplysninger skal godkendes af den kompetente myndighed. Der skal dog ikke indgives en erklæring, når et erhvervsmæssigt luftfartsforetagende gennemfører ikke-erhvervsmæssige flyvninger. I

³² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15).

overensstemmelse med de modtagne bemærkninger til CRD er bestemmelsen ændret lidt af hensyn til klarheden.

195. **ORO.AOC.130, litra a)** "Monitorering af flyvedata": Teksten "*unless they are operated temporarily and only for ferry flights or test flights*" blev føjet til CRD-teksten efter en bemærkning til NPA-2009-2c, fordi det er vanskeligt at gennemføre et FDM-program for luftfartsforetagender, der leverer ikke-indtægtsgivende flyvetjenester. Efter en intern revision har agenturet dog konkluderet, at denne formulering ikke tilstrækkeligt og præcist opfylder formålet med ændringen, og at det kan have en utilsigtet og uventet skadelig indvirkning på sikkerheden. ORO.AOC.130 er desuden i fuld overensstemmelse med EU-OPS 1.037 og ICAO-bilag 6, del I, 3.3.6. Det er derfor blevet besluttet at slette ovennævnte tekst.

ORO.DEC – Erklæring

196. Denne subpart indeholder kravet om indgivelse af en erklæring. Indholdet af formularen til erklæring er fastlagt i tillæg I til del-ORO. Den gælder for ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender af komplekse motordrevne luftfartøjer. Kravene gennemfører artikel 8, stk. 5, litra d), i grundforordningen. Denne subpart supplerer ARO.GEN.345.
197. I overensstemmelse med grundforordningen og som allerede foreslået i NPA/CRD skal alle ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender af komplekse motordrevne luftfartøjer indgive en erklæring til luftfartsforetagendets hjemstat. Dette omfatter ledede luftfartøjsoperationer, der gennemføres som ikke-erhvervsmæssige operationer.
198. Erklæringen har til formål at:
- få luftfartsforetagendet til at anerkende sit ansvar i henhold til de gældende sikkerhedsregler og bekræfte, at det har alle de nødvendige godkendelser
 - oplyse den kompetente myndighed om et luftfartsforetagendes eksistens
 - sætte den kompetente myndighed i stand til at opfylde dens tilsynsforpligtelse.
199. Indholdet af erklæringen er revideret med udgangspunkt i de modtagne bemærkninger. Udtryk er tilpasset udtrykkene i andre subparter og dele.

ORO.MLR – Håndbøger, logbøger og dokumentation

200. De foreslåede gennemførelsesbestemmelser i ORO.MLR, som gennemfører afsnit 8.a.3 og 8.b i bilag IV til grundforordningen, indeholder bestemmelser om luftfartsforetagendets driftshåndbog, minimumsudstyrlisten, rejselogbog og registrering.
201. For erhvervsmæssige operationer med helikoptere og flyvemaskiner er de foreslåede gennemførelsesbestemmelser baseret på eksisterende krav, dvs. EU-OPS, JAR-OPS 3 og JAR-MMEL/MEL, dog med følgende væsentlige forskelle:
- Selv om bestemmelserne om driftshåndbogens struktur (del A-D), der er kopieret fra tillæggene til EU-OPS/JAR-OPS 3, præsenteres som

gennemførelsesbestemmelser, vil listen over indhold til driftshåndbogen blive præsenteret som AMC af hensyn til fleksibiliteten og proportionaliteten.

- Det er ikke obligatorisk at udforme driftshåndbogen på engelsk i henhold til EU-OPS/JAR-OPS 3, men gennemførte EU-OPS/JAR-OPS 3-bestemmelser præciserer, at luftfartsforetagendet er ansvarligt for at sikre, at personalet kan forstå sproget i driftshåndbogen. Som flere aktører har bemærket, er det relevant for sikkerheden, at det operationelle personale kan forstå sproget i driftshåndbogen.
 - Bestemmelserne om minimumsudstyslisten indeholder en yderligere reference til de kommende data om operationel egnethed, der er fastlagt i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003.
202. For ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer er de foreslåede gennemførelsesbestemmelser baseret på ICAO-bilag 6, del II, afsnit 2 og 3, og ICAO-bilag 6, del III, afsnit 3, uden væsentlige forskelle.
203. For ikke-erhvervsmæssige specialoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og erhvervsmæssige specialoperationer er de foreslåede gennemførelsesbestemmelser baseret på ICAO-bilag 6, del II, afsnit 2, og ICAO-bilag 6, del III, afsnit 3, uden væsentlige forskelle.

ORO.SEC – Sikkerhed

204. De foreslåede gennemførelsesbestemmelser i OR.OPS.SEC indeholder krav om, at luftfartsforetagenderne skal indføre beskyttelsesprocedurer og -udstyr for at beskytte cockpittet mod brud på sikkerheden. Kravet gælder for alle flyvemaskiner, som er udstyret med en dør til cockpittet, og for alle flyvemaskiner til erhvervsmæssig lufttransport med en maksimal certificeret startmasse, der overstiger 45 500 kg, eller som har en maksimal godkendt passagersædekonfiguration på flere end 60 sæder.
- For helikoptere skal kravet opfyldes, hvis helikopteren er udstyret med en dør til cockpittet.
205. De foreslåede bestemmelser er baseret på EU-OPS, subpart S, og JAR-OPS 3, subpart S, og afspejler de nævnte subparters indhold og formål. De foreslåede bestemmelser er også i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del I.
206. Aktørerne har især udtrykt bekymring over risikoen for konflikt mellem agenturets foreslåede regler om sikkerhed under flyvning og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002.³³ Det blev aftalt med Kommissionen, at agenturet i udtalelsen kun fastholder de bestemmelser, der har en betydelig sikkerhedsdimension, og som ikke er omhandlet i forordning (EF) nr. 300/2008 eller af ICAO, og at overføre de resterende bestemmelser til Kommissionen til senere udvikling.

³³ EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

ORO.FC – Flyvebesætning

207. De foreslåede bestemmelser i ORO.FC indeholder krav til flyvebesætnings kvalifikationer, træning og kontrol.
- Afsnit 1 angiver fælles krav, der gælder for både ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og alle erhvervsmæssige operationer.
 - Afsnit 2 angiver yderligere krav, der gælder for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med undtagelse af lufttransportoperationer med svævefly eller balloner og erhvervsmæssig lufttransport af passagerer under VFR-operationer (visuelle flyveregler) om dagen, som starter og slutter på samme flyveplads eller driftssted med en maksimal varighed på 30 minutter, eller inden for et lokalområde udpeget af den kompetente myndighed, i:
 - enmotorede propeldrevne flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller mindre, som transporterer højst seks personer, inkl. piloten, eller
 - enmotorede helikoptere, som transporterer højst seks personer, inkl. piloten.
 - Afsnit 3 angiver yderligere krav, der gælder for andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssig lufttransport, lufttransportoperationer med svævefly eller balloner og erhvervsmæssige A til A-lufttransportoperationer nævnt ovenfor.
208. De foreslåede bestemmelser er baseret på EU-OPS og JAR-OPS 3 for erhvervsmæssige lufttransportoperationer og udkastet til JAR-OPS 0, 2 og 4 for andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssig lufttransport og ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer. De krav, der gælder for ikke-erhvervsmæssige operationer, er tilpasset og i fuld overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del II, for flyvemaskiner og del III, afsnit III, for helikoptere.
209. Hvad angår erhvervsmæssige lufttransportoperationer, sammenlignes følgende ændringer i forhold til EU-OPS/JAR-OPS 3 og i tillæg med de generelle ændringer, der er beskrevet i CRD 2009-02b, afsnit 89, litra ff):³⁴
- Kravene for flyvemaskiner og helikoptere er harmoniseret så vidt muligt under hensyntagen til forskellene mellem de to luftfartøjskategoriers operationelle karakteristika.
 - Lempelserne i bilag 1 til 1.005, litra a), i EU-OPS og tillæg 3.005, litra f), i JAR-OPS 3 er blevet gennemført fuldt ud i de foreslåede gennemførelsesbestemmelser, men aktørerne anmodede om yderligere vurdering af disse bestemmelseres proportionalitet. Som følge deraf er visse A til A-operationer beskrevet ovenfor nu underlagt de samme regler som andre erhvervsmæssige operationer end erhvervsmæssig lufttransport. Ved fastlæggelsen af tærskelen er der taget udgangspunkt i det sikkerhedsniveau, der forventes i forbindelse med erhvervsmæssig lufttransportoperationer, og

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

medlemsstaternes eksisterende lovgivning. Med hensyn til helikoptere er tallet seks personer et kompromis mellem små og mellemstore helikoptere og dækker de fleste sightseeingaktiviteter. Motorkriteriet vurderes at være mere relevant end en vægtgrænse på 3 175 kg, da sidstnævnte ville omfatte visse komplekse flermotorede helikoptere. De væsentligste forskelle i de foreslåede gennemførelsesbestemmelser vedrører luftfartsforetagendets årlige duelighedscheck og kravene vedrørende luftfartøjschefkursus, forvaltning af besætningsressourcer og omskoling, hvor sidstnævnte er mindre forskriftsmæssig.

- Krav til rutine for alle piloter er flyttet til del-FCL, afsnit FCL.060, hvor de fastsættes som en begrænsning af certifikaternes privilegier.
 - FSTD-brugergodkendelsen er blevet forbedret, så den nu omfatter krav om, at luftfartsforetagendet skal fastlægge et system til effektiv forvaltning af FSTD-ændringer, der kan påvirke luftfartsforetagendets træningsprogrammer.
 - Hvad angår rute- og flyvepladskendskab, er udtrykket "kvalifikation" ikke gennemført, da det kun bruges i forbindelse med pilotcertifikater. EU-OPS/JAR-OPS hverken forklarer eller fastlægger, hvad en sådan kvalifikation består af, hvem der udsteder den, eller om den er tilknyttet certifikatet eller ej. For at undgå brug af terminologi, som kan skabe forvirring med hensyn til ordningen, vurderede agenturet, at det er bedre ikke at nævne "kvalifikation", men bevare kravene uændret.
 - I overensstemmelse med de modtagne bemærkninger indgår træning i forvaltning af besætningsressourcer (CRM) nu i alle former for træning for én pilot. Forvaltning af besætningsressourcer omhandler nemlig ikke kun interaktionen mellem to piloter på samme besætning, men også med f.eks. jordpersonalet. Den omfatter nu også træning i effektiv forvaltning af arbejdsopgaverne i cockpittet, som er et vigtigt aspekt i forbindelse med operationer med én pilot.
 - Der indføres yderligere krav til operationer med én pilot under IFR eller om natten baseret på JAA NPA OPS 65 og tilpasset ICAO-bilag 6, del I, ændring 29.
210. Generelt sikres der overensstemmelse med del-FCL og det nye koncept med "data om operationel egnethed". Sidstnævnte indgår allerede delvist i EU-OPS via referencen til Joint Operational Evaluation Board (JOEB).
211. Der er følgende forskelle i forhold til ICAO-bilag 6:
- Omfanget er ændret for at fastlægge forholdsmæssige regler, navnlig for erhvervsmæssige A til A-operationer. Desuden er tillæg 1 til 1.005, litra a), i EU-OPS overvejet. Dette er ikke i overensstemmelse med bilag 6, del I, 9.4.4.1, om antallet af luftfartsforetagendets duelighedscheck hvert år. Det samme gør sig gældende for bilag 6, del III, afsnit II, 7.4.3.1, som følge af gennemførelsen af tillæg 3.005, litra f), i JAR-OPS 3 vedrørende VFR-operationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne helikoptere om dagen på ruter, som flyves med reference til visuelle landmærker.
 - Bestemmelser om radioluftfartsforetagender og flyvenavigatører indgår ikke i EU-OPS og indgår derfor ikke i den foreslåede tekst. Dette er ikke i

overensstemmelse med bilag 6, del I, 9.1.2, om radioluftfartsforetagender. Der er ingen operationer, som kræver flyvenavigatører. Agenturet kan regulere disse besætningsmedlemmers funktion, men det er stadig medlemsstaterne, som er ansvarlige for regulering af deres kvalifikation. Det betyder også, at bilag 6, del I, 9.1.3, og bilag 6, del II, 3.9.1.2, om flyvemaskiner kun gennemføres delvist ved disse regler, da certificeringen af dem stadig hører under medlemsstaterne.

- Hvad angår kendskab til rute/område og flyvepladser, bemærkes det, at der ikke er overensstemmelse med bilag 6, del I, 9.4.3.5 og 9.4.3.6, for flyvemaskiner i præstationsklasse B, som benyttes i VFR-operationer, med hensyn til perioden på 12 måneder.
- Hvad angår IFR-operationer med én pilot om natten, nævnes standarden i bilag 6, del I, 9.4.5.3, om indledende check i rollen som én pilot og i et miljø, der er kendetegnende for operationen, ikke udtrykkeligt. Den resulterende tekst er dog den samme som i EU-OPS og er derfor ikke ændret i overensstemmelse med de retningslinjer, der er aftalt mellem Kommissionen og EASA-udvalget.

212. Følgende er emner til fremtidige regelfastsættelsesopgaver:

- revision og opdatering af bestemmelser om forvaltning af besætningsressourcer under hensyntagen til de seneste års erfaringer
- alternativt trænings- og kvalifikationsprogram for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med helikopter.

213. De modtagne bemærkninger viser også, at træningskonceptet for operationer med én pilot er kontroversielt og muligvis skal revideres yderligere. Der er dog ikke fremsat mange detaljerede forslag til forbedringer. Agenturet vil muligvis tilføje endnu en regelfastsættelsesopgave vedrørende dette spørgsmål på et senere tidspunkt, når der foreligger yderligere forslag fra aktører.

ORO.CC – Kabinebesætning

214. De foreslåede gennemførelsesbestemmelser i ORO.CC indeholder krav vedrørende træning, kontrol og gyldighed, som alle luftfartsforetagender, der opererer luftfartøjer med kabinebesætning, skal overholde for at sikre kabinebesætningsmedlemmernes fortsatte kvalifikation.

- Afsnit 1 angiver fælles krav, der gælder for både ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og erhvervsmæssige lufttransportoperationer.
- Afsnit 2 angiver yderligere krav, der kun gælder for erhvervsmæssige lufttransportoperationer.

215. De foreslåede bestemmelser er baseret på de eksisterende krav, dvs. EU-OPS/JAR-OPS 3, subpart O. TGL 44³⁵, som er offentliggjort af JAA og omfatter

³⁵ JAA Administrative & Guidance Material – Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) – LEAFLET No 44: JAR-OPS 1, AMT 13, afsnit 2, opdateret så det omfatter afsnit 2, tekstforslag fra suspendede JAA NPA'er.

JAR-OPS 1, afsnit 1 (AMC og IEM (Interpretative Explanatory Material)), er også taget i betragtning.

216. Kravene er i overensstemmelse med ICAO-bilag 6, del I, kapitel 12, for flyvemaskiner og del III, kapitel 10, for helikoptere. Som i forbindelse med EU-OPS- og JAR-OPS 3-kravene er de foreslåede bestemmelser mere detaljerede end de tilsvarende ICAO-standarder. De detaljerede ICAO-anbefalinger, der findes i ICAO-dokument 7192-AN/857 Training Manual, Part E-1, Cabin Attendants' Safety Training (Second Edition – 1996), er dog også taget i betragtning.
217. Eftersom EU-OPS-kravene i de fleste tilfælde frivilligt overholdes i forbindelse med ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer, er der tale om følgende hovedforskelle sammenlignet med OPS/JAR-OPS 3, subpart O, for begge typer operationer:
- Omfang (ORO.CC.005): De foreslåede bestemmelser i afsnit 1 "Fælles krav" gælder for ikke-erhvervsmæssige operationer med komplekse motordrevne luftfartøjer og erhvervsmæssige lufttransportoperationer.
 - Fastlæggelse af minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer (ORO.CC.100): EU-OPS-kravet (OPS 1.990, litra b), nr. 2)) er blevet præciseret for at sikre, at bestemmelserne om luftdygtighed og de relaterede certificeringsspecifikationer, der er relevante for kabinebesætninger, fortolkes og vurderes på samme måde af luftfartsforetagenderne. Certificeringskravene vedrørende nødevakueringsdemonstration, direkte udsyn over passagerkabine og sæder til kabinebesætningsmedlemmer skal tages i betragtning ved fastlæggelse af minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer til operationer. I henhold til nylige erfaringer er der forskellige opfattelser af de certificeringsprocesser, som skal gennemføres i forbindelse med godkendelsen af særlige passagersædekonfigurationer i individuelle luftfartøjer og/eller deres indvirkning på fastlæggelsen af minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer til operationer. En havarirapport viste f.eks., at minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer i det berørte luftfartsforetagendes driftshåndbog var lavere end det antal, som var fastlagt i den nødevakueringsdemonstration/analyse, der var gældende for det pågældende luftfartøj.
 - Kontrol af overordnet kabinebesætningsmedlems træning (ORO.CC.115, litra d), og ORO.CC.260, litra a), nr. 2)): Der var generel enighed om, at den manglende kontrol af denne træning i EU-OPS er inkonsekvent. Dette er nu korrigeret som anbefalet i høringssvarene.
 - Luftfartøjstypespecifik træning og luftfartsforetagendets omskoling (ORO.CC.125): I EU-OPS indgik alle sådanne træningselementer i et samlet omskolingsprogram. Træningselementer, som er fælles for alle luftfartøjer af samme type, er blevet klart adskilt fra træningselementer, der er specifikke for det enkelte luftfartsforetagende, i overensstemmelse med det igangværende arbejde med processen for data om operationel egnethed. Dette kan også gøre det nemmere at godskrive træning i fremtiden.
 - Forskelstræning (ORO.CC.130): I overensstemmelse med ønsket om klarhed er denne træning nu omhandlet i et krav, der er adskilt fra kravet om luftfartøjsspecifik træning og luftfartsforetagendets omskoling. Dette fremmer

også sammenkædningen med de relevante elementer af data om operationel egnethed nævnt ovenfor.

- Gyldighedsperioder for træning og kontrol (ORO.CC.140, litra e), og 145, litra c)): Den manglende klarhed vedrørende disse aspekter i EU-OPS fremhæves af de forskellige opfattelser, som aktørerne har givet udtryk for i deres bemærkninger til CRD, og er omhandlet i bestemmelserne i TGL 44 (afsnit 2 i JAR-OPS 1).
- Kabinebesætningscertifikat (CCA) (ORO.CC.210): Kabinebesætningsmedlemmer, der er involveret i erhvervsmæssige lufttransportoperationer, skal i henhold til grundforordningen have et certifikat. Gennemførelsesbestemmelserne er anført i et specifikt bilag (del-CC) til Kommissionens forordning om flyvebesætninger. Certifikaterne skal vedligeholdes og kan begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes, hvis deres indehavere ikke opfylder betingelserne. Dette er i modsætning til beviser for sikkerhedstræning, som kræves i henhold til EU-OPS, og som ikke omfatter betingelser om gyldighed og anvendelse for deres indehavere. Sammenlignet med det indledende NPA-forslag er luftfartøjs-specifik træning ikke længere en forudsætning for udstedelse af et CCA, som det er ønsket af mange aktører. Gyldig luftfartøjstypekvalifikation er dog stadig en betingelse for indehaverens anvendelse af certifikatet.
- Liste over luftfartøjstypekvalifikationer for CCA-indehavere (ORO.CC.215, litra b), nr. 2)): I henhold til grundforordningen skal et CCA vedligeholdes for at være gyldigt. Som andet personale inden for civil luftfart, der skal overholde bestemmelser, skal indehaverne til enhver tid kunne påvise overholdelse af hensyn til sikkerheden og for at støtte harmoniseret gennemførelse, tilsyn og standardisering. Dette bliver mere og mere relevant inden for luftfarten, hvor de fleste kabinebesætningsmedlemmer arbejder for forskellige luftfartsforetagender i løbet af deres karrierer, og med det voksende antal freelance- og sæsonansatte kabinebesætningsmedlemmer og kabinebesætningsmedlemmer, som arbejder for flere luftfartsforetagender samtidig. Eftersom CCA'et udstedes efter det første træningskursus, kan indehavernes fortsatte overholdelse af alle gældende sikkerhedsbestemmelser kun påvises, hvis certifikatet suppleres af en liste over luftfartøjstypekvalifikationer, som luftfartsforetagenderne stiller til rådighed for alle certifikatindehavere, de beskæftiger. Denne løsning blev vurderet at være mere praktisk end et krav om fornyelse og/eller fornyet kontrol af CCA'et.
- Flyvning på mere end én luftfartøjstype eller -variant (ORO.CC.250): Begrænsningen til tre typer – eller til fire typer med myndighedens godkendelse – er den samme som i EU-OPS. De markante forskelle vedrører fastlæggelsen af typer og varianter, der er udformet, så der opnås større sammenhæng med det igangværende arbejde med processen for data om operationel egnethed, for så vidt dette er relevant for kabinebesætninger.

218. Overensstemmelse med del-CC samt ORO.FC og ORO.TC er også sikret i alle relevante tilfælde.

219. Høringsprocessen viste tydeligt, at der er bred enighed blandt medlemsstaterne og aktørerne med hensyn til behovet for at udvikle fælles kriterier eller standarder

på EU-plan for godkendelse af træningsorganisationer for kabinebesætninger, for instruktørers og eksaminatorers kvalifikationer og for træningsanordninger. Agenturet foreslår derfor, at disse gøres til genstand for en regelfastsættelsesopgave, når der er opnået en fælles forståelse og aftale om retsgrundlaget med lovgiveren.

ORO.TC – Teknisk besætning under HEMS-, HHO- eller NVIS-operationer

220. De foreslåede gennemførelsesbestemmelser i ORO.TC omhandler de fælles trænings- og kontrolkrav, som luftfartsforetagendet skal opfylde ved flyvning af et luftfartøj med tekniske besætningsmedlemmer på erhvervsmæssige ambulanceflyvninger med helikopter (HEMS), operationer med helikopterens hejseanordning (HHO) og flyvninger med natobservationssystem (NVIS). Yderligere specifikke krav vedrørende træning af tekniske besætningsmedlemmer findes i SPA.HEMS, SPA.HHO og SPA.NVIS.
221. Tekniske besætningsmedlemmer eller eksperter, der deltager i specialoperationer (arbejdsflyvning), er aktuelt ikke omhandlet i denne subpart. Deres træningskrav i forbindelse med specifikke arbejdsflyvninger vil blive omhandlet i del-SPO og dens tilknyttede AMC og GM. Agenturet vil muligvis senere revidere kravene i ORO.TC med henblik på at medtage tekniske besætningsmedlemmer, som deltager i visse aktiviteter i forbindelse med arbejdsflyvning.
222. De foreslåede bestemmelser er baseret på JAR-OPS 3, subpart O. I tillæg til de generelle ændringer, der er beskrevet i CRD 2009-02b, afsnit 89 ff., fremhæves følgende ændringer:
- Omfanget og anvendeligheden af bestemmelserne er blevet defineret mere klart, og der foreslås en definition for tekniske besætningsmedlemmer, der deltager i erhvervsmæssige HEMS-, HHO- og NVIS-operationer.
 - Idet de tekniske besætningsmedlemmers helbredsmæssige egnethed ikke nævnes i de væsentlige krav til flyveoperationer, er bestemmelserne i JAR-OPS 3 om indledende helbredsundersøgelse eller -vurdering kun bevaret i GM.
 - Bestemmelserne om helikoptertyper og begrænsningen af antallet af typer er i princippet hentet fra JAR-OPS 3. Der er dog foretaget visse ændringer, da typer generelt ikke fastsættes for tekniske besætningsmedlemmer. Nogle luftfartsforetagender bruger de typer, der er fastlagt for flyvebesætninger. Under hensyntagen til omfanget af HEMS-, HHO- og NVIS-operationer skal der tages hensyn til forskelle i det anvendte udstyr og de anvendte procedurer. Begrænsningen i JAR-OPS 3 gennemføres derfor i AMC, idet det kræves, at luftfartsforetagender angiver maksimumsantallet af typer i sin driftshåndbog under hensyntagen til det særlige miljø, hvori de tekniske besætningsmedlemmer arbejder.
223. Der er sikret overensstemmelse med ORO.FC og ORO.CC.

IV. Oversigt over forskelle**Forskelle i forhold til EU-OPS/JAR-OPS 3**

224. I følgende tabel vises forskellene mellem del-ORO og EU-OPS/JAR-OPS 3, og der gives en begrundelse for hver forskel.

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
EU-OPS 1.1.75, litra c), nr. 1), og JAR-OPS 3.175, litra c), nr. 1)	ORO.GEN.105 og ORO.GEN.115	Bestemmelsen om, at en AOC-ansøger ikke må være indehaver af en AOC udstedt af en anden myndighed, medmindre det udtrykkeligt er godkendt af de berørte myndigheder, er slettet	Bestemmelsen er overflødig, fordi et AOC udstedt i overensstemmelse med del-ORO er gyldigt i alle medlemsstater.
1./3.035 Kvalitetssystem	ORO.GEN.200	Ingen reference til kvalitetssystem, men til styringssystem, som omfatter overvågning af overholdelse og sikkerhedsstyring	Overensstemmelse med ICAO SARPS om SMS
1./3.037 Program for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed	ORO.GEN.200	Program for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed er tilsidesat af ICAO SMS som gennemført af ORO.GEN.200	Overensstemmelse med ICAO SARPS om SMS
EU-OPS 1.165, litra c), nr. 1), ii) Leasing	ORO.AOC.110, litra a)	Ingen krav om at indføre betingelser i leasingaftalen, som er en del af denne godkendelse Bestemmelsen om, at alle forskelle i forhold til kravene i subpart K og L og/eller OPS 1.005, litra b), skal anmeldes til og godkendes af myndigheden, er slettet	Det vurderes ikke at være nødvendigt at indføre betingelser for dry lease-in af luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland, eller dry lease-in fra et andet luftfartsforetagende i EU, fordi dette betragtes som en variation i forhold til AOC, og luftfartøjer i et AOC skal overholde del-CAT og have et luftdygtighedsbevis udstedt i overensstemmelse med del 21

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
EU-OPS 1.165, litra c), nr. 3), A) Leasing	ORO.AOC.110, litra d)	Kravet om, at myndigheden skal fritage luftfartsforetagender fra den relevante bestemmelse i OPS del 1, udgår	Ved dry lease-out fjernes luftfartøjet fra udlejerens AOC, og luftfartøjet opereres under lejerens operationelle kontrol. De fremtidige EU-regler om flyveoperationer gælder kun for EU-luftfartsforetagender. Det er derfor ikke nødvendigt at fritage EU-luftfartsforetagendet fra de relevante OPS-krav, hvis luftfartøjet skal bruges af en tredjelandssoperatør
1./3175, litra i), nr. 2)	ORO.AOC.135, litra a)	Reference til "vedligeholdelsessystem" udgår	Omhandlet i forordning (EF) nr. 2042/2003
EU-OPS 1.185, litra e), og JAR-OPS 3.185, litra d)	Ingen	Der er intet krav om, at ansøgningen om fornyelse af et AOC skal indgives mindst 30 dage eller som ellers aftalt før udløbet af den aktuelle gyldighedsperiode	Der udstedes et tidsbestemt AOC
JAR-OPS 3.175, litra c), nr. 3)	Ingen	En AOC-ansøger har ikke pligt til at registrere helikoptere, der opereres under AOC'et, i det land, der er ansvarligt for udstedelsen af AOC'et	Omhandlet i forordning (EF) nr. 1008/2008
1./3.155, litra a), nr. 1)	ORO.MLR.115, litra e)	"selv om luftfartsforetagendet ophører med at være arbejdsgiver for det pågældende besætningsmedlem, såfremt dette er inden for de tidsrammer, der er fastlagt i litra c)" er tilføjet	Afklaring som svar på modtagne bemærkninger

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
1./3.155, litra a), nr. 2)	ORO.MLR.115, litra f)	Omfang er udvidet til alle fortegnelser, ikke kun for flyvetid, tjenestetid og hviletid. "såfremt dette er inden for de tidsrammer, der er fastlagt i litra c)" er tilføjet	Af hensyn til udførlighed og afklaring som svar på modtagne bemærkninger
1./3.1040, litra c)	Ingen	Følgende tekst i EU-OPS/JAR-OPS 3 er ikke overtaget: "Medmindre andet er godkendt af Myndigheden eller foreskrevet i national ret, skal luftfartsforetagendet udarbejde driftshåndbogen på engelsk. Endvidere kan luftfartsforetagendet oversætte håndbogen helt eller delvist til et andet sprog og anvende denne helt eller delvist på det pågældende sprog"	Selv om det i EU-OPS/JAR-OPS 3 anføres, at driftshåndbogen skal udarbejdes på engelsk, tillades det, at den oversættes til et andet sprog. Eftersom EU betragter alle officielle sprog som lige, er dette afsnit i EU-OPS/JAR-OPS 3 ikke blevet gennemført. Når en engelsk driftshåndbog bruges af en besætning, der ikke har engelsk som modersmål, kan det muligvis udgøre en sikkerhedsrisiko. Dette er omhandlet i den standard, der er kopieret fra EU-OPS/JAR-OPS 3, og som kræver, at alle medarbejdere skal kunne forstå det sprog, som de dele af driftshåndbogen, der er relevante for deres opgaver og ansvar, er skrevet på

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
1./3.1040, litra i)	ORO.MLR.100, litra g)	Ændret, så bestemmelsen kun gælder ændringer, der skal meddeles, så f.eks. redaktionelle ændringer udelukkes	Sikrer afklaring og tilpasning til ny tilgang til forudgående godkendelse
1./3.1055	ORO.MLR.110	Ændret, så rejselogsbogen kan registreres i en anden form end på papir. Rejselogsbogens indhold fremlægges som acceptable måder for overensstemmelse	Sikrer fleksibilitet og er i overensstemmelse med den teknologiske udvikling. Papir er ikke anført i ICAO SARPS
Tillæg 1 til OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115, litra b) og c)	Tabeller over dokumentopbevaringsperioder er samlet. Flyvemaskinens tekniske logbog er slettet. Certifikat for kabinebesætning er tilføjet. Dokumentation for kosmiske strålings- og solstrålingsdoser er ikke overført	Tabeller er samlet for at sikre klarhed og forenkling. Flyvemaskinens tekniske logbog er slettet, fordi denne er omfattet af bestemmelserne om luftdygtighed. Certifikat for kabinebesætning er tilføjet for at afspejle nye bestemmelser om kabinebesætning. Dokumentation for kosmiske strålings- og solstrålingsdoser er ikke overført, fordi dette punkt ikke er omfattet af omfanget for luftfartssikkerhed.
Tillæg 1 til EU-OPS 1.005, litra a), nr. 31) Tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra f), nr. 18)	Ingen	Tekst er ikke gennemført	Der gives ingen kriterier for et forkortet luftfartøjschefkursus. Grundforordningens artikel 14 skal anvendes

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
1/3.105, litra d)	ORO.FC.145, litra d) og e)	Afklaring af FSTD-brugergodkendelse. Nyt underafsnit for at sikre fortsat overensstemmelse og effektiv forvaltning af FSTD-ændringer, der kan påvirke luftfartsforetagendets træningsprogrammer	Problemer med gennemførelse af EU-OPS/JAR-OPS 3 Lige vilkår Tilpasning til ORA.FSTD og ORA.ATO
Ingen	ORO.FC.145, litra b)	Nyt afsnit, som angiver, at træningsprogrammer skal tage hensyn til obligatoriske standarder, der er omhandlet i data om operationel egnethed	Tager højde for data om operationel egnethed
1/3.943, litra a)	Ingen	Tekst er ikke gennemført	Gammel overgangsbestemmelse
EU-OPS 1.955, litra a), nr. 2)	ORO.FC.105, litra b, nr. 3)	Tekst er tilpasset JAR-OPS 3.955, litra a)	Formuleringen i EU-OPS antyder, at en pilot, som ansættes hos et luftfartsforetagende, efter at denne allerede er kvalificeret om luftfartøjschef, skal gennemføre endnu et luftfartøjschefkursus hos det nye luftfartsforetagende, inden piloten kan udpeges som luftfartøjschef af det nye luftfartsforetagende. JAR-OPS 3 er mere logisk i denne henseende
EU-OPS 1.978, litra b) og e)	Ingen	Referencen til krav vedrørende nylig erfaring er ikke gennemført	ATQP kan ikke udvide FCL-kravet. Kravet om nylig erfaring er allerede omhandlet i FCL.060

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
EU-OPS 1.978, litra f)	Ingen	Kravet vedrørende en udpeget stillingsindehavers ansvar er ikke gennemført	Overflødig med generelle og AOC-specifikke organisationskrav
Tillæg 1 til EU-OPS 1.978, litra c), nr. 1)	Ingen	Sætningen i litra c), nr. 1), som tillader, at der fastlægges en anden metode end en formel ækvivalent sikkerhedssag, er ikke gennemført	Det kunne ikke fastlægges, hvad dette alternativ kunne være. En tilsvarende sætning var anført i ACJ til tillæg 1 til JAR-OPS 1.978, litra c), nr. 1), i), 4. EU-OPS-tillægget er nu AMC, og formuleringen i den tilknyttede ACJ antyder, at det ville være relevant at bruge processen for alternative måder for overensstemmelse for at sikre et sådant alternativ for alle
Tillæg 2 til OPS 1.940, litra a), nr. 2)	ORO.FC.202, litra a), nr. 7)	Forvaltning af besætningsressourcer for én pilot er medtaget	Forvaltning af besætningsressourcer for én pilot er kendetegnet ved særlige forhold, der ikke gør sig gældende for operationer med flere besætningsmedlemmer
Tillæg 2 til OPS 1.940, litra a), nr. 5)	ORO.FC.202, litra c)	Mindste flyvetid ved flyvning som én pilot om natten	NPA OPS 65 og ændring 29 til ICAO-bilag 6 I, som er udpeget af JAAC, EASA og ASC som en af de JAA NPA'er, der skal indgå i de indledende gennemførelsesbestemmelser

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
Ingen	ORO.FC.100, litra e), 2)	Specifikation vedrørende FTL for flyvebesætningsmedlemmer, der arbejder freelance, er tilføjet	Jf. Udvalget for Luftfartssikkerhed, for at afklare ansvaret for overholdelsen af FTL-krav, når piloter arbejder for mere end ét luftfartsforetagende
JAR-OPS 3.988	ORO.TC og Bilag I Definitioner	Definition af teknisk besætningsmedlem er indført, og omfanget af ORO.TC er blevet defineret mere klart	JAR-OPS 3, subpart O, gælder for andre besætningsmedlemmer end flyvebesætningsmedlemmer. Disse andre besætningsmedlemmer er besætningsmedlemmer i erhvervsmæssige HEMS-, HHO- og NVIS-operationer. For kabinebesætningsmedlemmer kræver JAR-OPS 3 i forvejen overensstemmelse med subpart O i JAR-OPS 1/EU-OPS
JAR.OPS 3.995, litra a), nr. 2)	GM til ORO.TC	JAR-OPS 3 kræver en indledende helbredsundersøgelse eller -vurdering. Grundforordningen fastsætter retsgrundlaget for helbreds krav til kabinebesætningsmedlemmer i væsentligt krav nr. 7.b. Der er intet tilsvarende krav for tekniske besætningsmedlemmer. Kravene er derfor gennemført i overensstemmelse med OPS.001 ToR som GM alene.	Forskel i retsgrundlag
JAR-OPS 3.1030, litra a)	Ingen	Tekst om maksimalt antal typer er ikke gennemført	Der er ikke fastlagt typer for tekniske besætningsmedlemmer

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
Ingen	ORO.TC.105, litra b), 2)	Specifikation vedrørende FTL for flyvebesætningsmedlemmer, der arbejder freelance, er tilføjet	I overensstemmelse med ændringer i forbindelse med flyve- og kabinebesætninger
EU-OPS Subpart O OPS 1.988	Rammeforordning , del-CC og bilag I til forordning om flyveoperationer	Definition af kabinebesætning	Sikrer klarhed og retssikkerhed i lyset af de ændringer, der er sket, siden definitionen blev udformet, da JAR-OPS 1 blev offentliggjort i 1993
OPS 1.990, litra b), nr. 2)	ORO.CC.100, litra b), nr. 1)	Tekst om fastlæggelse af minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer	<p>Manglende klarhed i EU-OPS-kravet har ført til forskellige opfattelser og gennemførelser, der kan påvirke sikkerheden (navnlig i forbindelse med nødudgange på gulvniveau i tilfælde af nødsituationer og evakuering)</p> <p>Sikrer, at luftfartsforetagendet ved fastlæggelse af minimumsantallet af kabinebesætningsmedlemmer tager hensyn til certificeringsspecifikationerne for kabinebesætningsoperationer, der gælder for dets luftfartøjskabinekonfigurationer (re. TC, STC eller ændring af TC)</p> <p>Lige vilkår</p>

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
OPS 1.990, litra c)	Ingen	Yderligere kabinebesætningsmedlemmer, der kræves af myndigheden under særlige omstændigheder	Ikke gennemført i del-ORO, da dette er omhandlet i artikel 14, stk. 1, i forordning (EF) nr. 216/2008
OPS 1.995, litra b)	ORO.CC.110, litra a), nr. 2)	Minimumskrav eller -betingelser for at blive udpeget og arbejde som kabinebesætningsmedlem i erhvervsmæssige lufttransportoperationer, hvad angår helbredsmæssig egnethed	Forskel i retsgrundlag. Detaljerede krav i del-MED angiver intervaller for helbredsvurderinger og lægelige krav for at vurdere helbredsmæssig egnethed
OPS 1.995, litra c)	ORO.CC.210, litra a)	Minimumskrav eller -betingelser for at blive udpeget og arbejde som kabinebesætningsmedlem i erhvervsmæssige lufttransportoperationer, hvad angår kabinebesætningscertifikater	Forskel i retsgrundlag. Detaljerede krav i del-CC og del-ORO angiver, at certifikater altid skal være gyldige
OPS 1.1000, litra c)	ORO.CC.260, litra a), nr. 2)	Nyt krav om kontrol af overordnede kabinebesætningsmedlemmers træning	Forskel som følge af høring. Tilføjelse af kontrol vurderes at være nødvendig for at sikre, at træningen af overordnede kabinebesætningsmedlemmer – ligesom anden træning – gennemføres, og at det krævede kompetenceniveau opnås

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
OPS 1.1005, litra a) og b)	Del-CC (CC.CCA.100) Del-ARA Subpart CC	Nyt omfang og nye betingelser for certificering	<p>Forskel i retsgrundlag.</p> <p>Beslutning om at godkende luftfartsforetagender og/eller uddannelsesorganisationer træffes stadig af medlemsstaten som i EU-OPS.</p> <p>I modsætning til EU-OPS-certificeringen af sikkerhedstræning skal kabinebesætningscertificeringen vedligeholdes for sammen med listen over luftfartøjstypekvalifikationer at dokumentere, at indehavere er kvalificeret til operationen</p>
OPS 1.1005, litra b), d) og e)	ORO.AOC.120	Godkendelse af et luftfartsforetagende til at levere træning af kabinebesætning og/eller udstede certifikater angives i AOC'ets operationsspecifikationer	<p>Forskel i retsgrundlag.</p> <p>For at sikre en vis harmonisering af processerne er grundlæggende bestemmelser føjet til ORO.AOC for luftfartsforetagender (og i del-ARA, subpart CC, for træningsorganisationer)</p>
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Omskoling og forskelstræning er omhandlet i separate bestemmelser	<p>Forskel som følge af høring.</p> <p>Ny bestemmelse og formulering for forskelstræning, der klart er adskilt fra luftfartøjstypespecifik træning og luftfartsforetagendets omskoling</p>

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
Ingen	ORO.CC.125, litra b) ORO.CC.130, litra c) ORO.CC.250, litra b)	Referencer til data om operationel egnethed	Nyt afsnit, som angiver, at træningsprogrammer skal tage hensyn til obligatoriske standarder, der er omhandlet i data om operationel egnethed Ordlyden i ORO.CC.205, litra b), om fastlæggelsen af varianter som nye typer, omfatter enkelte ændringer for at sikre overensstemmelse med bestemmelser, der følger af data om operationel egnethed
Ingen	ORO.CC.110, litra b), nr. 2)	Specifikation vedrørende FTL for flyvebesætningsmedlemmer, der arbejder freelance, er tilføjet	Jf. Udvalget for Luftfartssikkerhed, for at afklare ansvaret for overholdelsen af FTL-krav, når kabinebesætningsmedlemmer arbejder for mere end ét luftfartsforetagende
OPS 1.1015, litra c)	ORO.CC.140, litra e), nr. 3)	Tilføjelse af ny gyldighedsperiode for elementer af periodisk træning, der gennemføres hvert tredje år	Forskel som følge af høring. Imødegår den manglende klarhed i EU-OPS med hensyn til den præcise gyldighedsperiode for træningselementer, der skal gennemføres med mellemrum, som ikke overstiger tre år

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
OPS 1.1020	ORO.CC.145, litra c)	Tilføjelse af gyldighedsperiode	<p>Imødegår den manglende klarhed i EU-OPS på dette punkt</p> <p>Eftersom AMC/GM ikke kan være i strid med en bestemmelse, tilføjes bestemmelser, som oprindeligt var anført i afsnit 2 i JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020, litra a)) om den gældende gyldighedsperiode og luftfartsforetagendernes fleksibilitet til at erstatte genopfriskningstræning med periodisk træning under visse betingelser</p>
Tillæg 1 til OPS 1.1005, litra h), nr. 1), i)	Ingen	Tekst om indledende træning i forvaltning af besætningsressourcer for aktive kabinebesætningsmedlemmer på tidspunktet for næste periodiske træning er ikke gennemført	Gammel overgangsbestemmelse , der ikke længere er relevant
Tillæg 1 til OPS 1.1010, litra j)	Ingen	Tekst om indledende træning om at undgå smitsomme sygdomme er ikke gennemført	Gammel overgangsbestemmelse , der ikke længere er relevant
Tillæg 1 til OPS 1.1015 + Tillæg 1 til OPS 1.1020	ORO.CC.140, litra c), nr. 2), ii) ORO.CC.145, litra b), nr. 3)	Træning i betjening af cockpittets sikkerhedsdør medtaget som træningselement, der gennemføres hvert tredje år, og genopfriskningstræning	Forskel som følge af høring, der tager hensyn til kabinebesætningens betydning i tilfælde af en sikkerhedshændelse

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
JAR-OPS 3 Subpart O Tillæg 1 til JAR-OPS 3.988, litra c)	Del-ORO Subpart CC	Undtagelse fra træningselementer, der ikke skal omhandles i JAR-OPS 3, for helikopterkabinebesætning, der ikke specifikt er anført	Del-ORO omhandler luftfartøjer. Alle bestemmelser gælder derfor for flyvemaskine- og helikopteroperationer, og listen over undtagelser er ikke længere nødvendig, da de foreslåede regler præciserer, at træning i udstyr kun skal være omfattet, "hvis sådanne er installeret", "der medbringes", og/eller "der er relevante for den luftfartøjstype, som der flyves med"

Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6 – del-ORO

225. Følgende tabel er en oversigt over de standarder i ICAO-bilag 6, del I og III, afsnit 1 og 2, der falder inden for denne udtalelses omfang³⁶, og som vurderes ikke at være gennemført eller at være gennemført på en måde, som ikke er i overensstemmelse med de tilsvarende standarder i ICAO-bilag 6. Nogle af de nævnte punkter er ikke inden for grundforordningens anvendelsesområde og skal evt. behandles af medlemsstaterne.

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
Del I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Indledende check i rollen som én pilot og i et miljø, der er kendetegnende for operationen, er ikke nævnt udtrykkeligt

³⁶ ICAO-standarderne vedrørende vedligeholdelse og luftfartsforetagendets kontrol af vedligeholdelse er bl.a. ikke omhandlet her.

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
<p>Del I, 9.4.4.1</p> <p>Del III, afsnit II, 7.4.3.1</p>	<p>ORO.FC.130/230/330</p>	<p>Der kræves kun ét luftfartsforetagendets duelighedscheck inden VFR-operationer om dagen med flyvemaskiner i præstationsklasse B over perioder på højst otte på hinanden følgende måneder.</p> <p>Duelighedscheck kan gennemføres i kun én type for flyvebesætningsmedlemmer, der deltager i helikopteroperationer om dagen på ruter, som flyves med reference til visuelle landmærker, med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne helikoptere, såfremt det gennemføres på den type, hvor det er længst tid siden, duelighedscheck blev gennemført.</p> <p>Luftfartsforetagendets årlige duelighedscheck for erhvervsmæssig lufttransport af passagerer under VFR-operationer om dagen, som starter og slutter på samme flyveplads eller driftssted med en maksimal varighed på 30 minutter, eller inden for et lokalområde udpeget af den kompetente myndighed, med enmotorede propeldrevne flyvemaskiner med en maksimal certificeret startmasse på 5 700 kg eller mindre, som transporterer højst seks personer, inkl. piloten, eller enmotorede helikoptere, som transporterer højst seks personer, inkl. piloten</p>
<p>Del I, 9.1.2</p>	<p>Ingen</p>	<p>Certificering af radioluftfartsforetagender er ikke inden for grundforordningens anvendelsesområde og er stadig medlemsstaternes ansvar</p>
<p>Del I, 9.1.3</p>	<p>ORO.FC.110</p>	<p>Certificering af flyvemaskinister er ikke inden for grundforordningens anvendelsesområde og er stadig medlemsstaternes ansvar</p>

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
Del I, 9.1.4	Ingen	Flyvenavigatører kræves ikke. Certificering af flyvenavigatører er ikke inden for grundforordningens anvendelsesområde og er stadig medlemsstaternes ansvar
Del I, 9.4.3.5 og 9.4.3.6	ORO.FC.105, litra c)	I stedet for 12 måneder indføres en periode på 36 måneder for flyvepladser for piloter, der flyver flyvemaskiner i præstationsklasse B under VFR om dagen
Del I, 10.3, litra b)-f) Del III, 8.3, litra b)-f)	Ingen	Der er ikke angivet særlige bestemmelser om kendskab, træning, erfaring eller gyldighedsperioder, for så vidt angår flyveklarerere.

V. Foreslåede regelfastsættelsesopgaver

226. Følgende tabel er en oversigt over de foreslåede regelfastsættelsesopgaver, der er relevante for del-ORO. Hvad angår subpart GEN, er de primært baseret på behovet for at revidere de relevante ARO- og ORO-bestemmelser om sikkerhedsstyring og risikovurdering efter offentliggørelse af det nye ICAO-bilag 19 om standarder og anbefalet praksis vedrørende sikkerhedsstyring og i overensstemmelse med gennemførelsen af EASP.

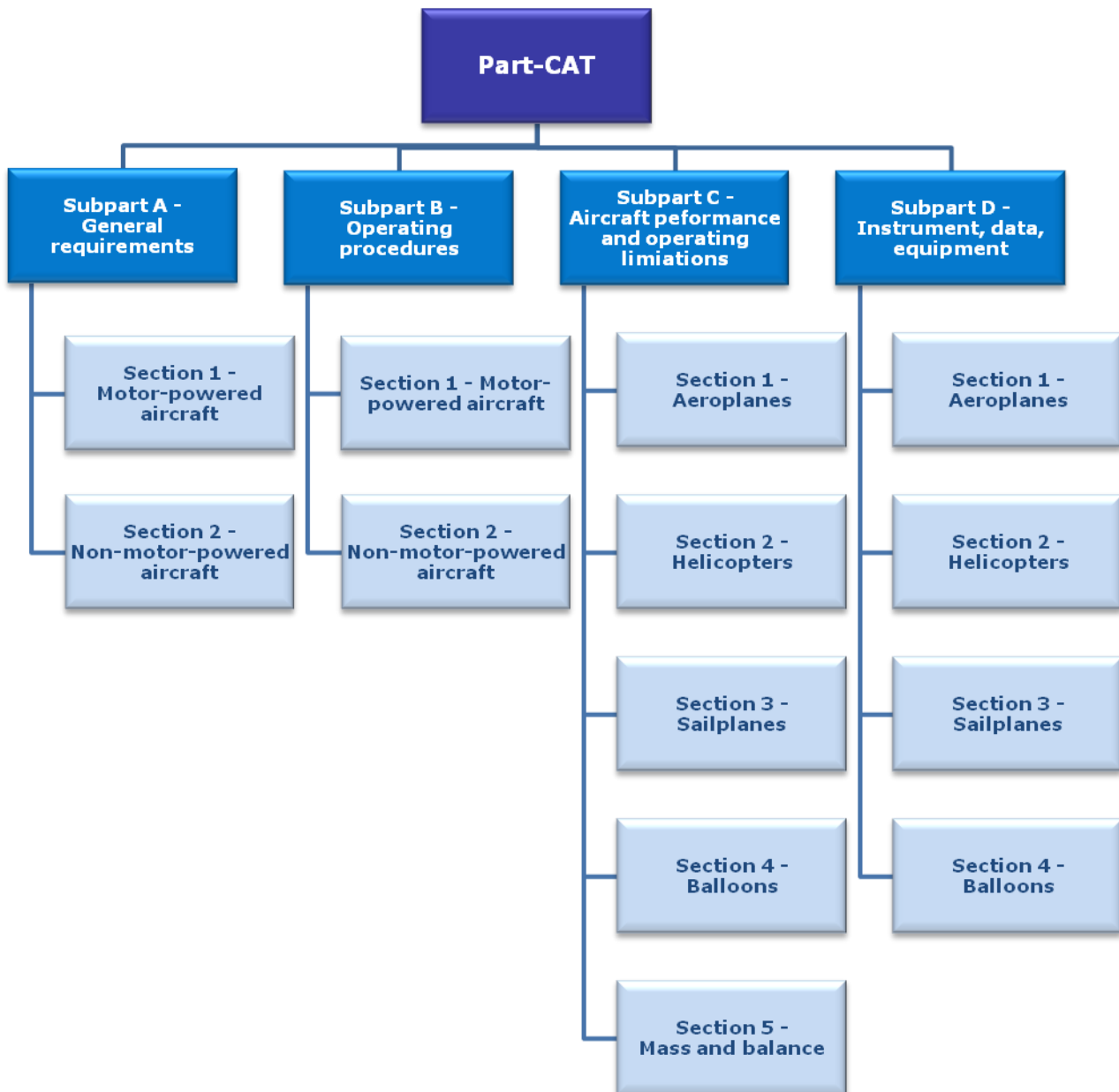
Del, regelreferencer	Opgave	Reference til RMP
ORO.GEN.120	Udforme GM om en metode til påvisning af, at gennemførelsesbestemmelsens sikkerhedsmål er opfyldt, når der ansøges om godkendelse af en alternativ måde for overensstemmelse.	MDM.094, litra a) + b)
ORO.GEN, afsnit 2	Revidere krav på baggrund af seneste tiltag fra ICAO (offentliggørelse af nyt bilag 19) og bl.a. overveje styring af sikkerhedsrisici, der opstår som følge af interaktion med andre organisationer, der muligvis kan håndteres bedre af organisationer, som organisationen selv har interaktion med.	MDM.094, litra a) + b)

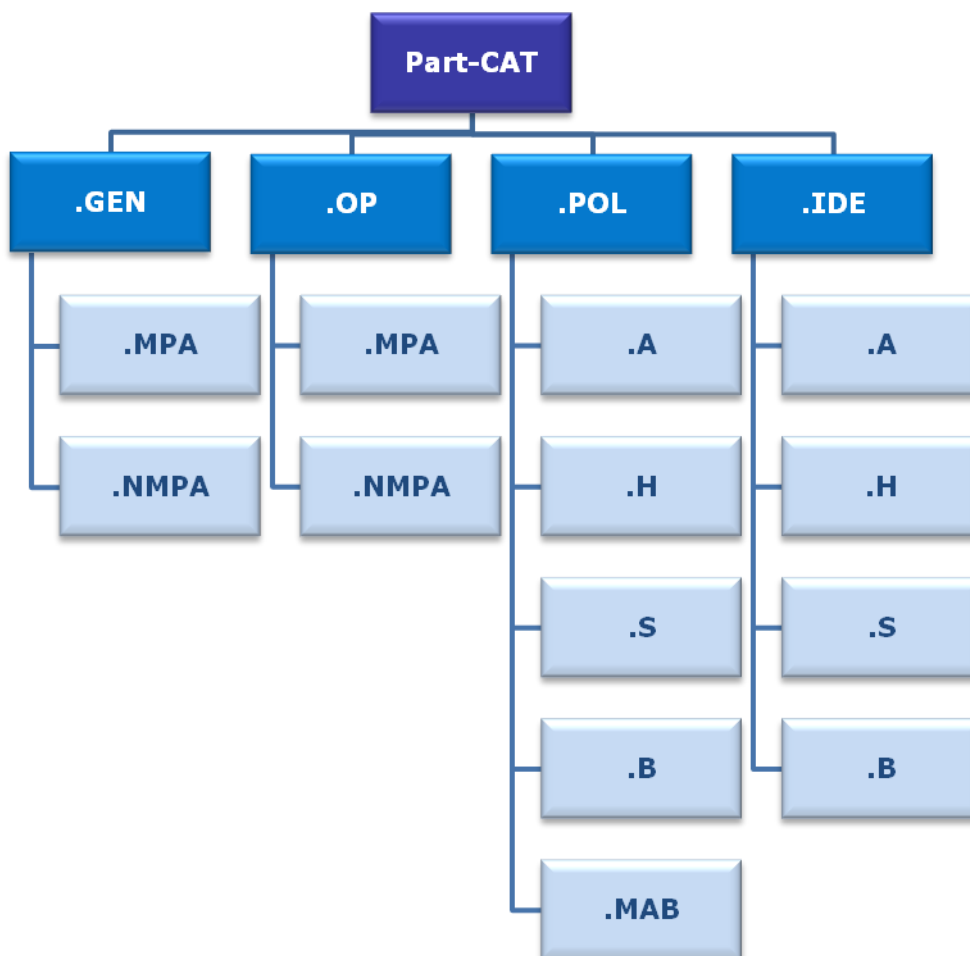
Del, regelreferencer	Opgave	Reference til RMP
ORO.AOC.125	Overveje ikke-erhvervsmæssig operation af luftfartøjer, som AOC-indehaveren har anført i operationsspecifikationerne	OPS.075
ORO.FC	Revidere og opdatere bestemmelser om forvaltning af besætningsressourcer under hensyntagen til de seneste års erfaringer	OPS.094
ORO.FC	Udvikle alternativt trænings- og kvalifikationsprogram for erhvervsmæssige lufttransportoperationer med helikopter	OPS.088, litra a) + b)

Bilag IV – Del-CAT(A,H)**I. Omfang**

227. Del-CAT indeholder de tekniske krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner, helikoptere, svævefly og balloner. Den består af fire subparter, der igen er opdelt i afsnit med regler, som er specifikke for de enkelte luftfartøjstyper. Nogle afsnit er igen opdelt i kapitler.
228. Strukturen i subparterne svarer til strukturen i de væsentlige krav i bilag IV til grundforordningen, EU-OPS/JAR-OPS3 og ICAO-bilag 6, del I.
229. Regelstrukturen – og navnlig afsnittene og kapitlerne – er udformet, så krav vedrørende yderligere luftfartøjskategorier eller specifikke operationer senere kan tilføjes, uden at den eksisterende regeltekst eller struktur skal ændres. Det skal bemærkes, at krav til luftskibe, luftfartøjer med "tilt rotor" og ubemandede antennesystemer vil blive udviklet i fremtidige regelfastsættelsesopgaver.
230. Figur 9 og 10 viser strukturen i del-CAT.
231. Denne forklarende note vedrører kun afsnittene om erhvervsmæssige operationer med flyvemaskiner og helikoptere:
- CAT.GEN.MPA
 - CAT.OP.MPA
 - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB
 - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Figur 9: Strukturen i del-CAT – Overskrifter



Figur 10: Strukturen i del-CAT – Regel-id'er

II. Oversigt over bemærkninger

232. I de modtagne bemærkninger udtrykkes der generelt støtte til CRD-versionen af del-CAT.
233. De fleste aktører støttede det omfang, hvori de foreslåede bestemmelser er tilpasset EU-OPS og JAR-OPS 3, den foreslåede balance mellem gennemførelsesbestemmelser og AMC-materiale og den foreslåede regelstruktur.
234. CRD-teksten vedrørende erhvervmæssige helikopteroperationer vakte bekymring på visse områder, mens størstedelen af teksten blev accepteret i forbindelse med erhvervmæssige operationer med flyvemaskiner.

III. Oversigt over forskelle

Forskelle i forhold til EU-OPS/JAR-OPS 3

235. Alle EU-OPS- og JAR-OPS 3-regler med et sikkerhedsmål er bevaret i gennemførelsesbestemmelserne. EU-OPS- og JAR-OPS 3-regler, der utvetydigt indeholder en måde for overensstemmelse med et sikkerhedsmål, er flyttet til

AMC-niveau. I mange tilfælde er tillæggene til EU-OPS og JAR-OPS 3 blevet betragtet som måder for overensstemmelse og er blevet gennemført som AMC. Hvis det ikke har været muligt at skelne klart mellem et sikkerhedsmål og en måde for overensstemmelse, er teksten bevaret som en gennemførelsesbestemmelse.

236. Hvis det har vist sig nødvendigt at benytte en mere forholdsmæssig tilgang, har agenturet foreslået en regeltekst med et sikkerhedsmål og en AMC. Agenturet har dog ikke foretaget væsentlige ændringer i reglens indhold, men har flyttet teksten mellem gennemførelsesbestemmelser og AMC.
237. Det skal bemærkes, at indholdet i tillæg 1 til OPS 1.005, litra a), om operationer med flyvemaskiner i præstationsklasse B, tillæg 1 til OPS 3.005, litra f), om VFR-operationer med små helikoptere om dagen og tillæg 1 til OPS 3.005, litra g), om VFR-lokaloperationer om dagen er blevet gennemført i de relevante afsnit.
238. Agenturet mener dog, at bestemmelserne skal revideres yderligere, hvad angår proportionalitet og de kriterier for lempelser, der blev anvendt i EU-OPS/JAR-OPS 3. Som en del af sit regelfastsættelsesprogram planlægger det derfor en opgave vedrørende revision af bestemmelserne om erhvervmæssige lufttransportoperationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer og deres brug i definerede områder.
239. Tekst i EU-OPS og JAR-OPS 3, som angiver et alternativ til en gennemførelsesbestemmelse, er slettet af juridiske hensyn. Sådanne alternativer skal behandles i overensstemmelse med de procedurer, der fastlægges i grundforordningens artikel 14. EU-OPS- og JAR-OPS 3-regeltekst, der er flyttet til AMC-niveau og angiver et alternativ til en AMC, men som ikke påviser, at kravene i et sikkerhedsmål er opfyldt fuldt ud, er slettet. En sådan alternativ AMC kan dog følges op af luftfartsforetagender ved hjælp af proceduren for alternative måder for overensstemmelse, hvis det påvises, at sikkerhedsmålet kan opfyldes.
240. Tekst, der gennemføres i AMC-materiale, som krævede den kompetente myndigheds godkendelse af alternative måder for overensstemmelse, er slettet, da den er omfattet af proceduren for alternative måder for overensstemmelse.
241. Regeltekst i EU-OPS/JAR-OPS 3, som også er omhandlet i bilag IV til grundforordningen, er bevaret, og en reference til grundforordningen er tilføjet.
242. Regeltekst i EU-OPS/JAR-OPS 3, som har en forklarende karakter, er gennemført som GM. Noter er blevet overført til AMC-bestemmelser som fodnoter, gennemført som GM eller slettet, hvis de ikke tilføjede tilstrækkelig merværdi.
243. Regler med udtryk som "der kan godkendes af myndigheden" er i alle subparter blevet omformuleret til "luftfartsforetagendet skal i driftshåndbogen angive" og lignende. Agenturet har vedtaget denne tilgang for at angive en bestemt procedure for, hvordan den kompetente myndighed skal gøres opmærksom på sådanne forhold.
244. Følgende tabel er en oversigt over de tilsigtede forskelle i forhold til EU-OPS og JAR-OPS 3. Karakteren af forskellene og begrundelsen herfor er beskrevet nærmere i teksten nedenfor.

Tabel 6: Forskelle i forhold til EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
1./3.125, litra a), nr. 4)	CAT.GEN.MPA.180, litra a), nr. 5)	AOC skal være en bekræftet kopi af AOC, mens det i EU-OPS/JAR-OPS3 skulle være originalen eller en kopi af AOC	Tilpasning til ICAO's ændring nr. 30
Ingen	CAT.GEN.MPA.180, litra a), nr. 9)	Rejselogbog skal forefindes om bord, hvilket ikke var påkrævet i henhold til EU-OPS/JAR-OPS3	Overensstemmelse med artikel 29 i Chicagokonventionen
1.192	CAT.OP.MPA.106	Der kræves forudgående godkendelse af anvendelse af en isoleret flyveplads som ankomstflyveplads for flyvemaskiner	Anvendelse af en isoleret flyveplads eksponerer luftfartøjet og passagererne for en større risiko end flyvninger, hvor en alternativ ankomstflyveplads er tilgængelig. Om en flyveplads klassificeres som isoleret, afhænger ofte af den luftfartøjstype, der bruges på flyvepladsen. Den kompetente myndighed skal derfor vurdere, om der er truffet alle mulige foranstaltninger for at afhjælpe den øgede risiko
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Brændstofpolitikken og alle ændringer heraf skal godkendes på forhånd	Agenturet er enig med aktørerne i, at kravene vedrørende brændstofpolitikken er sikkerhedskritiske og derfor kræver forudgående godkendelse
Tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra c)	Ingen	"Momentary flight through the HV envelope" er slettet	Dette vurderes at være i strid med grundforordningens bilag IV, punkt 4.a

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
1./3.620	CAT.POL.MAB.100, litra f)	Der er medtaget yderligere kriterier for godkendelse af standardmasser for andre lastelemeter end passagerer og indchecket bagage	Sikrer luftfartsforetagenderne øget fleksibilitet
1./3.625	CAT.POL.MAB.105, litra a)	Godkendelse til at udelade data fra masse- og balancedokumentation er fjernet	Det er hensigten, at disse data ikke mangler, men er anført andet sted
1./3.625	CAT.POL.MAB.105, litra e)	Bestemmelser om masse- og balancedokumentation er udvidet til at omfatte brugen af forskellige typer masse- og balancecomputersystemer om bord	For at medtage eksisterende systemer, der ikke tidligere var omfattet
1.635	CAT.IDE.A.110	Krav vedrørende reservesikringer er blevet opdateret	I overensstemmelse med ICAO og JAA NPA-OPS 43 ³⁷
1.665	CAT.IDE.A.150	Krav vedrørende TAWS klasse A og B er indført	I overensstemmelse med JAA NPA-OPS 39B ³⁸
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Første del af det oprindelige krav vedrørende udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten er slettet	Det er allerede omhandlet i væsentligt krav nr. 2.a.5
Bestemmelser om rekordere	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	FDR-krav opgraderet. Datalink-rekordering indført	JAA NPA OPS 39C ³⁹ , 48A ⁴⁰ , 67 ⁴¹

³⁷ NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Circuit Protection Devices.

³⁸ NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) Pitot heater failure, TAWS B, HF.

³⁹ NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) Type IA FDR & Fuel Codes.

⁴⁰ NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Data Link Communications Recording for New Built Aeroplanes.

⁴¹ NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Type IVA FDRs.

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Bestemmelse, der tillader brug af haloner, er fjernet	For at overholde forordning (EF) nr. 1005/2009 ⁴²
1./3.730	CAT.IDE.A.205	<p>1. Der kræves et sikkerhedsbælte, som fastholder den siddende persons torso, på små flyvemaskiner.</p> <p>2. Definition af sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, er indført</p>	<p>1. JAA NPA 26-20⁴³.</p> <p>2. Sikrer fleksibilitet for eksisterende konstruktionsløsninger</p>
1./3.680	Ingen	Kravet vedrørende indikator for kosmisk stråling er slettet	Slettet, fordi grundforordningen, der kun omhandler modvirkning af sikkerhedsrisici, ikke fastsætter retsgrundlaget for gennemførelsen heraf, dvs. sundhedsspørgsmål, og for at undgå overlapninger med anden fællesskabslovgivning (Rådets direktiv 96/29/Euratom af 13. maj 1996 ⁴⁴)

⁴² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1005/2009 af 16. september 2009 om stoffer, der nedbryder ozonlaget (EUT L 286 af 31.10.2009, s. 1).

⁴³ NPA 26-20 UPPER TORSO RESTRAINT INSTALLATION ON TRANSPORT CATEGORY (PASSENGER) AEROPLANES WITH MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT < 5 700 KG.

⁴⁴ Rådets direktiv 96/29/Euratom af 13. maj 1996 om fastsættelse af grundlæggende sikkerhedsnormer til beskyttelse af befolkningens og arbejdstagernes sundhed mod de farer, som er forbundet med ioniserende stråling (EFT L 159 af 29.6.1996, s. 1-114).

Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6

245. Følgende tabel er en oversigt over de krav i ICAO-bilag 6, som vurderes ikke at være gennemført eller at være gennemført på en måde, som ikke er i overensstemmelse med de tilsvarende standarder i ICAO-bilag 6.

Tabel 7: Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
Bilag 6, del I, 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190, litra a), nr. 1), og litra b), nr. 3)	Gennemførelsesdatoer for en type I-FDR i CAT.IDE gælder for luftdygtighedsbeviser udstedt efter juli 1990 i stedet for januar 1989
Bilag 6, del I, 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190, litra a), nr. 1), og litra b), nr. 2)	Gennemførelsesdatoer for en type II-FDR i CAT.IDE gælder for luftdygtighedsbeviser udstedt efter juli 1990 i stedet for januar 1989
Bilag 6, del I, 6.3.1.2.12 og 13	CAT.IDE.A.190	Maksimalt sampling- og rekorderingsinterval for visse parametre er ikke gennemført
Bilag 6, del I, 6.3.1.3	CAT.IDE.A.190	Ophørt brug af gamle lagringsmedier til FDR'er er ikke gennemført
Bilag 6, del I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185, litra a)	CVR for lette fly er ikke gennemført
Bilag 6, del I, 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Ophørt brug af gamle lagringsmedier til CVR'er er ikke gennemført
Bilag 6, del I, 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185, litra b)	Efterfølgende udvidelse af rekorderingsvarighed til to timer for CVR'er er ikke gennemført
Bilag 6, del I, 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Efterfølgende indførelse af datalink-kommunikation er ikke gennemført
Bilag 6, del I, 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Korrelation af datalink-kommunikation og CVR-rekordering er ikke gennemført
Bilag 6, del I, 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Konfiguration med dobbelt kombinationsrekorder for MCTOM på over 15 000 kg er ikke gennemført
Bilag 6, del I, 6.5.2.1, litra b)	CAT.IDE.A.285	Kravet om at medbringe redningsveste, når der flyves over vand ud over glideafstand fra land, for alle andre landflyvemaskiner (der ikke opereres i henhold til 5.2.9 eller 5.2.10) er ikke gennemført

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
Bilag 6, del I, 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE omfatter undtagelser for overlevelsudstyr, der ikke er omhandlet af ICAO
Bilag 6, del I, 6.19.2 og 3	CAT.IDE.A.350	Resolution på 7,62 m for overvågningsradartransponder er ikke gennemført
Bilag 6, del I, tillæg 8, 3.1	CAT.IDE.A.185, litra d) og e)	I CAT.IDE gælder kravet om at starte rekordering under cockpitcheck ikke for alle flyvemaskiner. Det afhænger af datoen for udstedelsen af det pågældende luftdygtighedsbevis
Bilag 6, del I, tillæg 8, 4	Ingen	Krav om luftbårne billedoptagere er ikke gennemført
Bilag 6, del I, tillæg 8, 6	Ingen	Krav om ADR-systemer (Aircraft Data Recording systems (ADRS)) er ikke gennemført
Bilag 6, del I, tillæg 8, 7.1	Ingen	Krav om overvågning af indbyggede testfunktioner i flyvedatarekorder og FDAU, når en sådan er monteret, er ikke gennemført
Bilag 6, del III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Ophørt brug af gamle lagringsmedier til FDR'er er ikke gennemført
Bilag 6, del III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190, litra b)	I CAT.IDE kan den krævede rekorderingsvarighed være under 10 timer afhængigt af klassen og udstedelsesdatoen for luftdygtighedsbeviset
Bilag 6, del III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Ophørt brug af gamle lagringsmedier til CVR'er er ikke gennemført
Bilag 6, del III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185, litra b)	Efterfølgende udvidelse af rekorderingsvarighed for CVR'er er ikke gennemført
Bilag 6, del III, 4.8.2 og 3	CAT.IDE.H.240	Krav om ilt for trykregulerede helikoptere er ikke gennemført
Bilag 6, del III, tillæg 5, 3	CAT.IDE.H.185, litra d) og e)	I CAT.IDE gælder kravet om at starte rekordering under cockpitcheck ikke for alle helikoptere. Det afhænger af datoen for udstedelsen af det pågældende luftdygtighedsbevis

Reference i bilag 6, del I/III	EASA-EU-reference	Forskel
Bilag 6, del III, tillæg 5, 4	Ingen	Krav om luftbårne billedoptagere er ikke gennemført
Bilag 6, del III, tillæg 5, 6	Ingen	Krav om overvågning af indbyggede testfunktioner i flyvedatarekorder og FDAU, når en sådan er monteret, er ikke gennemført
Bilag 6, del I, vedføjede dokument C	Banens overfladetilstand	Definitionen er tilpasset EU-OPS/JAR-OPS 3. Regelfastsættelsesopgave OPS.005 omfatter en revision af definitionen af banens overflade.
Bilag 6, del III, vedføjede dokument A	Kategori A/B for helikoptere	Definitioner er tilpasset CS-definitioner (JAR-OPS 3)

IV. Foreslåede regelfastsættelsesopgaver

246. I høringsfasen er der sammen med aktørerne udpeget en række punkter, som – hvis de skulle behandles i denne udtalelse – ville have overskredet agenturets mandat til at gennemføre indholdet af de eksisterende regler. Disse punkter er dog blevet dokumenteret og vil blive behandlet i separate regelfastsættelsesopgaver, så der opnås tilfredsstillende høring og inddragelse af aktører. Følgende tabel er en oversigt over disse foreslåede regelfastsættelsesopgaver.

Tabel 8: Foreslåede regelfastsættelsesopgaver

Del, regelreferencer	Opgave	Reference til RMP
Bilag I, del-CAT, del-SPA, del-NCC, del-NCO og del-SPO	Den første redaktionelle revision af OPS-gennemførelsesreglerne og AMC/GM vil omfatte OPS.047 med afklaring af definitionen af særskilte baner og andre elementer for at tilpasse til de seneste ændringer af ICAO-bilag 6, som ikke er medtaget i udtalelsen. Denne regelfastsættelsesopgave vil efter planen blive indledt i 2013.	OPS.005 Opdatering af EASA OPS-gennemførelsesbestemmelser
OPS	Revidere bestemmelserne i tilknytning til krav vedrørende indledende eller vedvarende luftdygtighed, hvilket bør høre under del-21, del-145 eller del-M.	MDM.047

Del, regelreferencer	Opgave	Reference til RMP
CAT.POL.H.420	Operationer med enmotorede helikoptere over et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Foretage generel vurdering af kravene vedrørende vejning af luftfartøjer med henblik på at medtage dem i del-M. Aktørerne har bl.a. anmodet om en revision af de parter, der har ret til at udføre luftfartøjsvejning, med henblik på at vurdere, om vejning kun kan udføres af del-M-/del-145-organisationer eller også af tredjeparter, der arbejder under godkendte organisationers kvalitetssystem	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Forslag om at kræve et internt samtaleanlæg uanset luftfartøjets størrelse, hvis typen opereres af flere besætningsmedlemmer. Mange enmotorede lette fly, der bruges til grundtræning, har allerede et sådant anlæg	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Forslag om at tillade brugen af ny teknologi til helikopterlandingslys (f.eks. LED), som kan sikre alternativ mulighed for at få lys "med henblik på at oplyse jorden foran og under helikopteren samt jorden på begge sider af helikopteren"	OPS.065
CAT.IDE.H.130, litra i)	Forslag om at kræve en kortholder i forbindelse med alle natflyvninger	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Andre enheder end bærbare positionsbestemmelsessendere, der kan godkendes: De skal være lige så effektive som ELT (AD), fordi den fysiske forbindelse mellem ELT (AD) og den tilhørende antenne f.eks. kan gå tabt under et havari	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110 og SPA.ETOPS	Foretage grundig revision af EU-OPS, subpart E, vedrørende bl.a. regler om APV-operationer, LTS CAT I- operationer, OTS CAT II-operationer og operationer ved anvendelse af EVS, nylige ændringer af ICAO SARP'er, nye teknologiske fremskridt, som f.eks. SVS-systemer (systemer til syntetisk syn)	OPS.083

Del-CAT	<p>Tilpasse til ICAO vedrørende:</p> <p>i) rekordering af datalink-kommunikation – gennemførelse af JAA NPA-OPS.48A. Udvidelse til alle flyvemaskiner og helikoptere, der bruger datalink-kommunikationsprogrammer til at opfylde kravene om rekordering af datalink-kommunikation på en forskriftsmæssig rekorder</p> <p>ii) nye krav for turbinedrevne flyvemaskiner med en MCTOM på 5 700 kg eller derunder om FDR, ADRS eller AIR samt CVR eller CARS om bord</p> <p>iii) stop for brug af rekordere, der bruger frekvensmodulation, og af magnetiske båndoptagere til flyvemaskiner og helikoptere</p> <p>iv) krav om, at flyvemaskiner med en MCTOM over 15 000 kg eller derover, for hvilke TC er udstedt første gang den 1.1.2016 eller senere, og som skal være udstyret med både CVR og FDR, skal være udstyret med to kombinationsrekordere (FDR/CVR)</p> <p>(v) udvidelse af den krævede rekorderingsvarighed for alle CVR'er til to timer pr. 1.1.2016 for helikoptere og flyvemaskiner</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>
Del-CAT	<p>Opdatere FDR-parameterliste, herunder parameterperformance, i overensstemmelse med ED-112.</p> <p>Revidere bestemmelser vedrørende FDR-vedligeholdelse (i overensstemmelse med anbefaling om flyhavariundersøgelse)</p>	<p>OPS.023</p> <p>MDM.099</p>
CS-29	<p>Ekskursioner via HV-diagram for CS-29-rotorfly.</p> <p>Revidere CS-29, overveje udformning af supplement til TC-grundlag og revidere HFM for helikoptere i drift i lyset af lempelserne i tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra c)⁴⁵</p>	<p>27 + 29.027</p>

⁴⁵ Se også tabel 1 ovenfor, hvor det nævnes, at lempelsen ikke er gennemført, fordi den er i strid med bilag IV, punkt 4.a, til grundforordningen.

V. CAT.GEN: Subpart A – Generelle krav

247. Denne subpart indeholder generelle krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT). Den indeholder to afsnit:

- afsnit 1 – Motordrevne luftfartøjer
- afsnit 2 – Ikke-motordrevne luftfartøjer.

248. Denne udtalelse omhandler kun kravene i afsnit 1.

CAT.GEN.MPA: Afsnit 1 – Motordrevne luftfartøjer**Generelt**

249. Ved dette afsnit gennemføres dele af subpart B i EU-OPS og JAR-OPS 3. Det vedrører NPA OPS.GEN, afsnit I, V og VI, og OPS.CAT, afsnit I.

EU-OPS/JAR-OPS 3-bestemmelser gennemført i del-ORO

250. Følgende bestemmelser i subpart B er gennemført i del-ORO og er ikke anført i dette afsnit:

- OPS 1./3.005 Generelt er omfattet af rammeforordningen om flyveoperationer, del-M, væsentlige krav i grundforordningen og ORO.FC.
- OPS 1./3.030 Minimumsudstyrlister – Luftfartsforetagendets ansvar er omhandlet i ORO.MLR.
- OPS 1./3.035 Program for forebyggelse af havarier og for flyvesikkerhed er omhandlet i ORO.GEN.200.
- OPS 1./3.037 er omhandlet i ORO.GEN.200.
- OPS 1./3.155 er omhandlet i ORO.SEC.
- OPS 1./3.165 Leasing er omhandlet i ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Besætningens ansvar

251. Denne bestemmelse gennemfører OPS1./3.085, litra a), b) og d). Litra b), nr. 5), blev tilføjet efter drøftelser med Udvalget for Luftfartssikkerhed for at tage højde for besætningsmedlemmer, der arbejder for mere end ét luftfartsforetagende. Sådanne forhold, som allerede er omhandlet i bilag IV til grundforordningen, er bevaret, og en reference til bilag IV er tilføjet.

CAT.GEN.MPA.105 Luftfartøjschefens ansvar

252. Denne bestemmelse gennemfører OPS 1./3.085, litra f). For at kombinere alle luftfartøjschefens ansvarsområder i én bestemmelse, er følgende kombineret med denne bestemmelse: OPS 1/3.330 og OPS 1.420, litra d), nr. 2) og 3).

CAT.GEN.MPA.180 Dokumenter, håndbøger og oplysninger, som skal forefindes om bord

253. De foreslåede gennemførelsesbestemmelser er baseret på eksisterende krav i EU-OPS og JAR-OPS 3, dog med følgende væsentlige forskelle:
- "Dokumenter" i elektronisk format om bord er blevet udvidet til at omfatte certifikater og håndbøger af hensyn til den stigende brug af elektronisk udstyr. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 1999/93/EF af 13. december 1999 om en fællesskabsramme for elektroniske signaturer⁴⁶ fastlægger reglerne for originaler i elektronisk format, dvs. elektronisk signatur.
 - Hvis en kopi af AOC medbringes om bord i stedet for originalen, skal det være en bekræftet kopi, hvilket ikke var anført i EU-OPS/JAR-OPS 3. Ændringen sikrer tilpasning til standarderne i ICAO-bilag 6. GM om, hvordan denne bestemmelse overholdes, anføres i den tilknyttede ED-afgørelse.
 - Rejselogsbog skal forefindes om bord, mens det ikke var krævet i EU-OPS/JAR-OPS 3. Ændringen er gennemført for at overholde artikel 29 i Chicagokonventionen. Rejselogsbogen og de tilhørende data kan foreligge i forskellige systemer eller dokumenter.
 - Bestemmelserne om certifikater, håndbøger og andre oplysninger om bord, der var anført i tre separate afsnit i EU-OPS og JAR-OPS 3, er kombineret af hensyn til forenkling og klarhed.
 - Teksten angiver nu tydeligt, at kun registreringsbevis, luftdygtighedsbevis og luftfartøjsradiolicens skal være "originalen" i overensstemmelse med hensigten i EU-OPS/JAR-OPS 3.
 - Referencen til dokumentation om farligt gods, der skal forefindes om bord, er flyttet til del-SPA.
 - Lempelsen vedrørende visse dokumenter, der skal opbevares på flyvepladsen eller driftsstedet under visse betingelser, er ændret, så masse- og balancedokumentation er omfattet, eftersom en kopi skal opbevares på jorden.

CAT.GEN.MPA.200 Transport af farligt gods

254. Kravene i CAT.GEN omhandler omstændighederne for transport af farligt gods uden godkendelse i overensstemmelse med SPA.DG. De vedrører f.eks. genstande, der medbringes i passagerers bagage, som normalt betragtes som farligt gods. Dette afsnit omhandler også besætningsmedlemmernes procedurer for at afsløre farligt gods, der fejlagtigt medbringes om bord.
255. Agenturet tager udgangspunkt i ICAO's tekniske instruktioner, der findes i NPA'en. Denne reference er anført i gennemførelsesbestemmelserne. Uddrag af de tekniske instruktioner er generelt ikke anført i disse bestemmelser. Kravet i CAT.GEN og kravene i SPA.DG er derfor kortere end de tilsvarende krav i EU-OPS/JAR-OPS 3, subpart R. Kun krav, der angiver særligt ansvar for luftfartsforetagendet, gentages fra de tekniske instruktioner.

⁴⁶ EFT L 13 af 19.1.2000, s. 12-20.

VI. CAT.OP: Subpart B – Operationelle procedurer

256. Denne subpart indeholder krav til operationelle procedurer i forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT). Den indeholder to afsnit:

- afsnit 1 – Motordrevne luftfartøjer
- afsnit 2 – Ikke-motordrevne luftfartøjer.

Denne udtalelse omhandler kun kravene i afsnit 1.

CAT.OP.MPA: Afsnit 1 – Motordrevne luftfartøjer**Generelt**

257. Dette afsnit gennemfører subpart D og dele af subpart E i EU-OPS og JAR-OPS 3.

Sammenligning med EU-OPS/JAR-OPS 3

258. Bestemmelser i EU-OPS/JAR-OPS 3, subpart E, som ikke vedrører operationer i lav sigtbarhed (LVO), er blevet gennemført i CAT.OP.MPA.110. Dette vedrører dele i OPS 1/3.430 og den relaterede tekst i tillæg 1 (nyt) til OPS 1./3.430 og tillæg 2 til OPS 1.320, litra c). Tillæg 1 (gammelt) til OPS 1./3.430 er ikke gennemført, fordi det blev erstattet af tillæg 1 (nyt) i juni 2011.

259. Bestemmelserne i EU-OPS/JAR-OPS 3 om reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM), ETOPS, minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS) og performancebaseret navigation (PBN) er flyttet til de relevante subparter i del-SPA.

260. Følgende tillæg, der indeholder en måde for overensstemmelse med et sikkerhedsmål, er blevet gennemført som AMC og vil blive omhandlet i agenturets tilsvarende afgørelse. Denne tilgang benyttes ved følgende tillæg:

- tillæg 1 til OPS 1.255 Brændstofpolitik
- tillæg 1 til OPS 1.270 Anbringelse af bagage og fragt
- tillæg 1 til OPS 1.305 Påfyldning/aftankning af brændstof, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde
- tillæg 1 (nyt) til OPS 1./3.430.

261. Følgende bestemmelser i subpart D er gennemført af andre dele eller regeldokumenter og er ikke anført i dette afsnit:

- OPS 1.311 er gennemført i ORO.CC.
- OPS 1.390 Kosmisk stråling er nu omhandlet i Rådets direktiv 96/29/Euratom.
- OPS 1.420 er omhandlet i forordning (EF) nr. 996/2010⁴⁷, ORO.GEN, del-M, del-SERA, CAT.GEN.MPA.105, litra c) og d), SPA.DG og ORO.SEC.

⁴⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35-50).

CAT.OP.MPA.105 Anvendelse af flyvepladser og driftssteder

262. Denne bestemmelse gennemfører OPS 1/3.220. Omfanget af denne bestemmelse er udvidet til operationer, der ikke afgår fra eller lander på en flyveplads. Af sikkerhedshensyn er brugen af driftssteder til erhvervsmæssige lufttransportoperationer med komplekse flyvemaskiner ikke tilladt i henhold til denne bestemmelse.

CAT.OP.MPA.106 Anvendelse af isolerede flyvepladser – Flyvemaskiner

263. Agenturet forslår, at der kræves forudgående godkendelse af anvendelse af en isoleret flyveplads til erhvervsmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner.

264. Agenturet var enig med aktørerne og undersøgelsesgrupperne i, at anvendelse af en isoleret flyveplads eksponerer luftfartøjet og passagererne for en større risiko end flyvninger, hvor en alternativ ankomstflyveplads er tilgængelig. Om en flyveplads klassificeres som isoleret, afhænger ofte af den luftfartøjstype, der bruges på flyvepladsen. Den kompetente myndighed skal derfor vurdere, om der er truffet alle mulige foranstaltninger for at afhjælpe den øgede risiko ved operationer til en isoleret flyveplads.

CAT.OP.MPA.110 Flyvepladsens operationelle minima, CAT.OP.MPA.115 Indflyvningsteknik – flyvemaskiner

265. Disse bestemmelser gennemfører OPS 1./3.225 og dele af 1./3.430. For at forbedre læsbarheden er 1./3.430 opdelt i to krav. Teksten er omformuleret og forenklet så vidt muligt.

266. Som allerede nævnt er følgende tilsvarende regler i tillæg 1 (nyt) til OPS 1.430 blevet gennemført som AMC og offentliggøres i afgørelsen:

- startoperationer med en banesynsvidde (RVR) på mindst 400 m
- ikke-præcisionsindflyvning (NPA)
- indflyvning med vertikal vejledning (APV)
- CAT I-operationer
- cirklingsindflyvning
- visuel indflyvning
- bestemmelser vedrørende svigtende eller nedgraderet jordudstyr
- bestemmelser vedrørende omregning af rapporteret meteorologisk sigtbarhed til RVR.

CAT.OP.MPA.115 Indflyvningsteknik – flyvemaskiner

267. Disse bestemmelser gennemfører OPS 1./3.225 og dele af 1./3.430. For at forbedre læsbarheden er 1./3.430 opdelt i to krav. Teksten er omformuleret og forenklet så vidt muligt.

CAT.OP.MPA.140 Maksimal afstand fra en egnet flyveplads for tomotorede flyvemaskiner uden ETOPS-godkendelse

268. Denne bestemmelse gennemfører EU-OPS 1.245. Dette omfatter bestemmelsen om, at grænseafstanden for turbojetflyvemaskiner med en maksimal passagersædekonfiguration for operation på 19 sæder eller derunder og en maksimal startmasse på under 45 360 kg kan øges op til 180 minutter, hvis det er godkendt af den kompetente myndighed. Af juridiske hensyn er litra d) tilføjet med krav om, hvordan en sådan godkendelse indhentes fra den kompetente myndighed.

CAT.OP.MPA.150 Brændstofpolitik

269. Denne bestemmelse gennemfører OPS 1./3.255. Agenturet er enig med aktørerne i, at kravene vedrørende brændstofpolitikken er sikkerhedskritiske. Baseret på resultatet af høringen af aktører og de modtagne bemærkninger til CRD fastholder agenturet sit forslag om at kræve forudgående godkendelse af brændstofpolitikken og alle ændringer af den.

270. Som allerede nævnt er teksten i tillæg 1 til OPS 1.225 flyttet til AMC og offentliggøres i afgørelsen.

CAT.OP.MPA.155 Befordring af specielle passagerkategorier

271. Denne bestemmelse gennemfører OPS 1.260 og 1.265. Den skaber også de nødvendige forudsætninger for at udvikle fremtidige AMC/GM på grundlag af regelfastsættelsesopgaven om befordring af personer med nedsat mobilitet (MDM.072), som efter planen indledes i 2012. Den foreslåede tekst er omformuleret med henblik på at inddrage forordning (EF) nr. 1107/2006 om handicappede og bevægelsehæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly.⁴⁸ Der skal lægges særlig vægt på artikel 2, litra a), der giver en definition af "handicappet" eller "bevægelsehæmmed person", som er lidt bredere end den tilsvarende definition i EU-OPS (jf. ACJ OPS 1.260 i JAR-OPS 1, afsnit 1). Eftersom de amerikanske regler for befordring af personer med nedsat mobilitet (14 CFR Part 382) nu gælder for europæiske luftfartsforetagender, skal det sikres, at de foreslåede gennemførelsesbestemmelser er i overensstemmelse med princippet i artikel 4, stk. 1, litra a), i forordning (EF) nr. 1107/2006. Den foreslåede tekst er derfor blevet udformet, så forordning (EF) nr. 216/2008 og de tilknyttede gennemførelsesbestemmelser for flyveoperationer samt forordning (EF) nr. 1107/2006 kan overholdes.

CAT.OP.MPA.295 Brug af system til forebyggelse af kollisioner i luften (ACAS)

272. Denne bestemmelse gennemfører OPS 1.390. Teksten er tilpasset den tekst, der foreslås i udtalelse nr. 5/2010 om AUR.ACAS.⁴⁹ AUR.ACAS blev udformet med henblik på at indføre ACAS med Collision Avoidance Logic version 7.1 som obligatorisk standard i det europæiske luftrum.

273. Ud fra de modtagne bemærkninger foreslås der i udtalelsen specifikke krav for flyvemaskiner og helikoptere.

⁴⁸ EUT L 204 af 26.7.2006, s. 1-9.

⁴⁹ Findes på agenturets websted.

VII. CAT.POL: Subpart C – Præstationsmæssige og operationelle begrænsninger for luftfartøjer

274. Denne subpart indeholder krav til luftfartøjets præstation og operationelle begrænsninger i forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT). Den indeholder fem afsnit:
- afsnit 1 – Flyvemaskiner
 - afsnit 2 – Helikoptere
 - afsnit 3 – Svævefly
 - afsnit 4 – Balloner
 - afsnit 5 – Masse og balance.
275. Denne udtalelse omhandler kun afsnit 1, 2 og 5.

CAT.POL.A: Afsnit 1 – Flyvemaskiner

Generelt

276. Dette afsnit gennemfører subpart F-I i EU-OPS.
277. Dette afsnit består af fire kapitler:
- kapitel 1 – Generelle krav
 - kapitel 2 – Præstationsklasse A
 - kapitel 3 – Præstationsklasse B
 - kapitel 4 – Præstationsklasse C.

Sammenligning med EU-OPS/JAR-OPS 3

278. Indholdet af bestemmelserne i subpart F-I er bevaret. Der er foretaget redaktionelle ændringer for at tilpasse til de anvendte udtryk i andre subparter. Når teksten i EU-OPS har tilladt alternative metoder, er teksten flyttet til AMC eller blevet slettet, da det ville kræve en undtagelse i henhold til artikel 14, stk. 6, hvis kriterierne for alternativet ikke er angivet klart.
279. Tillæg 1 til OPS 1.545, litra b), nr. 1), og litra c), nr. 1), er flyttet til AMC-niveau.

Kapitel 2 – Præstationsklasse A

280. Teksten i bestemmelsen er bevaret uden væsentlige ændringer.
281. Baseret på de modtagne bemærkninger er værdierne for screenhøjde hævet fra 50 til 60 ft for stejl indflyvning for at tilpasse til NPA 25B-267 og forslaget fra JAA Performance Sub-Committee.

Kapitel 3 – Præstationsklasse B

282. Teksten i bestemmelsen er bevaret uden væsentlige ændringer.

Kapitel 4 – Præstationsklasse C.

283. Teksten i bestemmelsen er bevaret uden væsentlige ændringer.

CAT.POL.H: Afsnit 2 – Helikoptere**Generelt**

284. Dette afsnit gennemfører subpart F-I i JAR-OPS 3.

285. Dette afsnit består af fire kapitler:

- kapitel 1 – Generelle krav
- kapitel 2 – Præstationsklasse 1
- kapitel 3 – Præstationsklasse 2
- kapitel 4 – Præstationsklasse 3.

CAT.POL.H.225: Helikopteroperationer til/fra sted af almen interesse

286. Et sted af almen interesse er et landingssted på et hospital, der er beliggende i et fortættet fjendtligt område. Såfremt det ikke er HEMS-operationsbasen, fritages det fra kravene i præstationsklasse 1, fordi landingsområdet er for lille til at overholde kategori A-proceduren, eller hindringer i miljøet resulterer i en stigegradient, der er for krævende.⁵⁰ Bestemmelsen gælder for HEMS-operationer og overførsler mellem hospitaler, hvor HEMS-godkendelse ikke er påkrævet.

287. Luftfartsforetagendet skal angive steder af almen interesse, hvor operationer i overensstemmelse med præstationsklasse 1 ikke kan gennemføres, og ansøge om flyvetilladelse uden bekræftede sikre områder til nødlanding. Et tilsvarende myndighedskrav (ARO.OPS.220) giver den kompetente myndighed beføjelse til at inkludere listen over steder af almen interesse i godkendelsen.

288. Det endelige forslag svarer til JAR-OPS 3 med redaktionelle ændringer, som forbedrer teksten og tilpasser den til andre krav. Bestemmelsen affødte en række reaktioner på grund af forskellig eller manglende gennemførelse af JAR-OPS 3 i medlemsstaterne. Efter omfattende drøftelser med medlemsstaterne og eksperter har agenturet konkluderet, at det ikke kan fastlægge en sikkerhedssag, som gør det muligt at ændre hensigten med eller gennemførelsesdatoerne for JAR-OPS 3. Navnlig gennemførelsesdatoerne skal muligvis afgøres af Kommissionen, da de ligger uden for lovgivningen om flyveoperationers sikkerhed.

CAT.POL.H.305: Operationer uden mulighed for sikker nødlanding

289. Tillæg 1 til JAR-OPS 3.517, litra a), indgår i denne gennemførelsesbestemmelse.

290. Af hensyn til retssikkerheden skal "følgende betingelser" angives udtrykkeligt. Nogle dele af ACJ-2 til tillæg 1 til JAR-OPS 3.517, litra a), er derfor opgraderet til

⁵⁰ For landingssteder (på hospitaler), der ikke er beliggende i et fortættet fjendtligt område, kan bestemmelserne om eksponering – som allerede findes i CAT.POL.H – anvendes, da dette ikke er en lempelse af præstationsklasse 1-kravene.

regelmateriale i stedet for at lade dem være åbne for alternative fortolkninger. Metoden til at overholde sådanne betingelser er stadig anført i AMC-materialet.

CAT.POL.H.420: Helikopteroperationer over et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område

291. Et fjendtligt miljø beliggende uden for et fortættet område kan defineres som et miljø, hvor:
- sikker nødlanding ikke kan gennemføres, fordi overfladen er uegnet
 - de ombordværende i helikopteren ikke kan beskyttes tilstrækkeligt mod elementerne
 - eftersøgnings- og redningstjenester/-muligheder ikke kan tilvejebringes i overensstemmelse med den forventede eksponering.
292. CAT.POL.H.420 er baseret på tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra e), som tager udgangspunkt i en risikovurdering, der har til formål at sikre et højt niveau af passagerbeskyttelse i erhvervsmæssige lufttransportoperationer. Kravet vedrører delvist passagerbeskyttelse, fordi en enmotoret helikopter, der flyver i præstationsklasse 3 over et fjendtligt miljø, pr. definition skal foretage nødlanding med risiko for ulykke, hvis der opstår kritisk motorsvigt.
293. Da reglen blev fastsat i 1999, anerkendte JAA dog den økonomiske indvirkning af den nye bestemmelse, og at helikoptere med den fornødne kapacitet muligvis ikke straks ville være tilgængelige. Derfor blev der indført GM, som tillod de eksisterende flyvninger at fortsætte, navnlig i:
- bjergområder
 - fjernliggende områder, hvor det er upraktisk og uforholdsmæssigt at indstille enmotorede flyvninger og erstatte flåden med flermotorede helikoptere.
294. Som følge af den varierende gennemførelse af JAR-OPS 3 i medlemsstaterne, bruges bestemmelsen mere bredt, end JAA havde til hensigt i 1999, enten fordi operationer med enmotorede helikoptere over et fjendtligt miljø tillades, eller fordi nye luftfartsforetagender godkendes.
295. Eftersom visse flermotorede helikoptere på nuværende tidspunkt muligvis ikke kan opfylde præstationsklasse 1- eller 2-kravene for flyvninger i højere luftlag, gennemføres JAR-OPS 3-bestemmelserne i de foreslåede gennemførelsesbestemmelser, så sådanne flyvninger kan fortsættes, indtil der findes helikoptere med bedre kapacitet. Der er foretaget visse tilpasninger af hensyn til situationen i medlemsstaterne.
296. I henhold til et nyt myndighedskrav (ARO.OPS.215) skal disse bjergområder og fjernliggende områder udpeges af medlemsstaten, og den kompetente myndighed skal revidere risikovurderingen og overveje den tekniske og økonomiske begrundelse for gennemførelsen af sådanne operationer, inden de godkendes.
297. Nyt GM introduceres for at erstatte IEM til tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra e), som afklarer betingelserne for at opnå godkendelse.

298. Nogle medlemsstater og aktører har tilkendegivet, at den foreslåede bestemmelse ikke bør begrænses til bjergområder eller fjerntliggende områder, men bør tillade operationer i ethvert fjendtligt miljø. Inden for den tilgængelige tidsramme kunne aktørerne og agenturet dog ikke indsamle de nødvendige data og fastlægge en sikkerhedssag, der kunne påvise behovet for at genoverveje det grundlæggende princip i JAR-OPS 3, som var en overgang til flermotorede helikoptere baseret på senere teknologiske fremskridt og enmotorede helikopteres øgede driftssikkerhed. Agenturet mener derfor, at det er for tidligt at foretage væsentlige ændringer af bestemmelsen på nuværende tidspunkt. Det er begyndt at indsamle relevante data og forventer at indlede en ny regelfastsættelsesopgave i forbindelse hermed. Denne regelfastsættelsesopgave omhandler også brugen af helikoptere med stempelmotorer.

CAT.POL.MAB: Afsnit 5 – Masse og balance

Generelt

299. Dette afsnit gennemfører subpart J i EU-OPS og JAR-OPS 3.
300. Dette afsnit består af to kapitler:
- kapitel 1 – Motordrevne luftfartøjer
 - kapitel 2 – Ikke-motordrevne luftfartøjer.
301. Denne udtalelse omhandler kun kravene i kapitel 1.

Kapitel 1 – Motordrevne luftfartøjer

Specifikke områder

302. Masse- og balancekravene for motordrevne luftfartøjer er samlet, fordi der kun er få forskelle mellem flyvemaskiner og helikoptere. Den endelige tekst er så vidt muligt tilpasset de oprindelige krav i EU-OPS og JAR-OPS 3. Den er dog blevet strømlinet, og balancen mellem regelniveauet og AMC er blevet forbedret, så der opnås den tilstrækkelige fleksibilitet, og der tages højde for forskellige driftsforhold.
303. Kravene til vejning af luftfartøjer er indtil videre bevaret i CAT.POL.MAB.100, litra b). De indføres i del-M i forbindelse med regelfastsættelsesopgave MDM.047. Denne opgave omfatter en vurdering af parter/organisationer, der har ret til at udføre luftfartøjsvejning.
304. Der er medtaget yderligere kriterier for godkendelse af standardmasser for andre lastelementer end passagerer og indcheckede bagage (CAT.POL.MAB.100, litra f).
305. Godkendelse til at udelade data fra masse- og balancedokumentation er slettet i CAT.POL.MAB.105, litra a), eftersom det er hensigten, at disse data ikke mangler, men er anført andet sted, så de er klar til brug.
306. Bestemmelser om masse- og balancedokumentation er udvidet (CAT.POL.MAB.105, litra e)) til at omfatte brugen af forskellige typer masse- og

balancecomputersystemer om bord for at medtage eksisterende systemer, der ikke er omhandlet i EU-OPS/JAR-OPS 3.

VIII:CAT.IDE: Subpart D – Instrumenter, data og udstyr

307. Denne subpart indeholder generelle krav til erhvervsmæssige lufttransportoperationer (CAT). Den består af fire afsnit:
- afsnit 1 – Flyvemaskiner
 - afsnit 2 – Helikoptere
 - afsnit 3 – Svævefly
 - afsnit 4 – Balloner.
308. Denne udtalelse omhandler afsnit 1 og 2.
309. Dette afsnit gennemfører subpart K og L i EU-OPS og JAR-OPS 3.
310. Teksten er generelt udformet, så præstationsbaserede krav er bevaret, hvor det har været praktisk muligt, dvs. på regelniveau, og med angivelse af system-/udstyrsspecifikationer og måder for overensstemmelse på AMC-niveau.
311. Udstyrskrav er adskilt fra rent operationelle krav, f.eks. brugen af udstyr, der er omhandlet i CAT.OP.
312. Bestemmelserne er nummereret fortløbende i hvert afsnit, så det samme nummer og den samme titel gives til det samme emne for flyvemaskiner og helikoptere. Når en bestemmelse alene vedrører flyvemaskiner, er dette nummer sprunget over for helikoptere og omvendt.
313. Kravene om godkendelse i CAT.IDE.A/H.100 af instrumenter og udstyr, der kræves i henhold til subpart CAT.IDE, er blevet præciseret i overensstemmelse med kravene i del-21. Der er tilføjet yderligere krav for at sikre, at instrumenter og udstyr, der ikke kræves i henhold til del-CAT, og som ikke skal godkendes i henhold til del-21, ikke bruges til sikkerhedsfunktioner og ikke påvirker luftdygtigheden.
314. Der er indført et nyt krav, CAT.IDE.A/H.105 Minimumsudstyr til flyvning, som omhandler flyvninger med dele ude af drift i overensstemmelse med OPS 1.030/3.030.
315. Kravene vedrørende FDR'er er blevet opdateret i overensstemmelse med NPA-OPS 39B (type 1A FDR). NPA-OPS 48A "Data Link Communications Recording for New Built Aeroplanes" og NPA-OPS 67 "Type IVA Flight Data Recorders for Helikoptere" er også taget i betragtning.
316. Første del af det oprindelige krav i CAT.IDE.A/H.165 vedrørende udstyr til flyvning under forhold med isdannelse om natten er slettet, da det allerede er omhandlet i væsentligt krav 2.a.5.
317. Datoen for indførelse af rekordering af datalink-kommunikation bør ideelt svare til den dato, hvor datalink bruges til grundlæggende VHF-kommunikation. I mange bemærkninger blev der dog fremsat ønske om tilstrækkeligt varsel, så omkostningskrævende efterfølgende installation undgås. Det foreslås derfor, at

rekordering af datalink-kommunikation indføres to år efter OPS-forordningens ikrafttræden, dvs. den 8. april 2014.

318. CAT.IDE.A(H).250 Manuelle ildslukkere: Bestemmelse i OPS om brug af slukningsmidlet halon er slettet for at overholde forordning (EF) nr. 1005/2009, der forbyder brugen heraf. Bestemmelsen indeholder et generelt sikkerhedsmål om effektiviteten af slukningsmidlet. Derved tillades brugen af haloner i overgangsperioden.
319. Kravet vedrørende indikator for kosmisk stråling (OPS 1.680/3.680) er slettet, fordi grundforordningen, der kun omhandler modvirkning af sikkerhedsrisici, ikke fastsætter retsgrundlaget for gennemførelsen heraf, dvs. sundhedsspørgsmål. Derved undgås overlappning med anden europæisk lovgivning, navnlig lovgivningen om sundhed og sikkerhed på arbejdspladsen eller strålingsbeskyttelse (Rådets direktiv 96/29/Euratom af 13. maj 1996).

Afsnit 1 – Flyvemaskiner

320. Kravene vedrørende reservesikringer (CAT.IDE.A.110) er blevet forbedret i overensstemmelse med ICAO, EU-OPS og JAA NPA-OPS 43.
321. Lempelsen for visse instrumenter og bestemt udstyr, der kræves i forbindelse med VFR-operationer om dagen, for luftfartøjer, hvor overholdelse kræver efterfølgende installation, og som er blevet godkendt af myndigheden, angives nu direkte i bestemmelsen for at sikre ensartet anvendelse i alle medlemsstater.
322. Et krav om et sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, på små flyvemaskiner, CAT.IDE.A.205, er tilføjet i overensstemmelse med NPA 26-20 for flyvemaskiner med en MTOM på højst 5 700 kg, jf. en havarikommissions anbefaling til CAA UK og en efterfølgende undersøgelse gennemført af CAA UK.
323. Der gives også en definition af sikkerhedsbælte, der fastholder den siddende persons torso, for at sikre fleksibilitet for eksisterende konstruktionsløsninger. Gennemgangen af bemærkninger viste tydeligt, at EU-OPS ikke er konsekvent med hensyn til brugen af udtrykket "sikkerhedssele". Der er tilsyneladende enighed om, at en sikkerhedssele omfatter et sikkerhedsbælte og to skulderstropper, men der er en række flyvemaskiner, som ikke opfylder de gældende krav. Undtagelser indgivet til Europa-Kommissionen under EU-OPS bekræfter denne anskuelse. Flere aktører ønskede at få godkendt brugen af sikkerhedsbælter med en diagonal skulderstrop i observatørsæde i cockpittet på flyvemaskiner, hvis en firepunktssæle ikke kan monteres. I lyset af den seneste udvikling inden for konstruktion af luftfartøjskabiner kan forskellige konstruktionsløsninger for sikkerhedsanordninger, der fastholder den siddende persons torso, tilvejebringe det samme forbedrede sikkerhedsniveau for disse observatørsæder.
324. Krav vedrørende TAWS klasse A og klasse B (CAT.IDE.A.150) er indført i overensstemmelse med NPA-OPS 39B.

Afsnit 2 – Helikoptere

325. Lempelsen af kravene vedrørende ilt til piloter (CAT.IDE.H.240) er bevaret, som den oprindeligt var anført i JAR-OPS 3, for andre helikoptere end komplekse helikoptere, der flyves mellem 10 000 ft og 13 000 ft, i overensstemmelse med bemærkninger til CRD. Yderligere undtagelser for kortvarige flyvninger mellem 13 000 ft og 16 000 ft, som oprindeligt var omhandlet i JAR-OPS 3 under særlig godkendelse fra myndigheden, skal håndteres via grundforordningens artikel 14. Disse yderligere undtagelser er ikke i overensstemmelse med ICAO SARP'er. For at blive godkendt skal de derfor være baseret på specifikke afbødende foranstaltninger, f.eks. luftfartsforetagendets erfaring og pilotens fysiologiske tilpasning til visse højder). Endvidere kan de normalt kun opnås i visse regioner (dvs. bjergområder).

Bilag V – Del-SPA

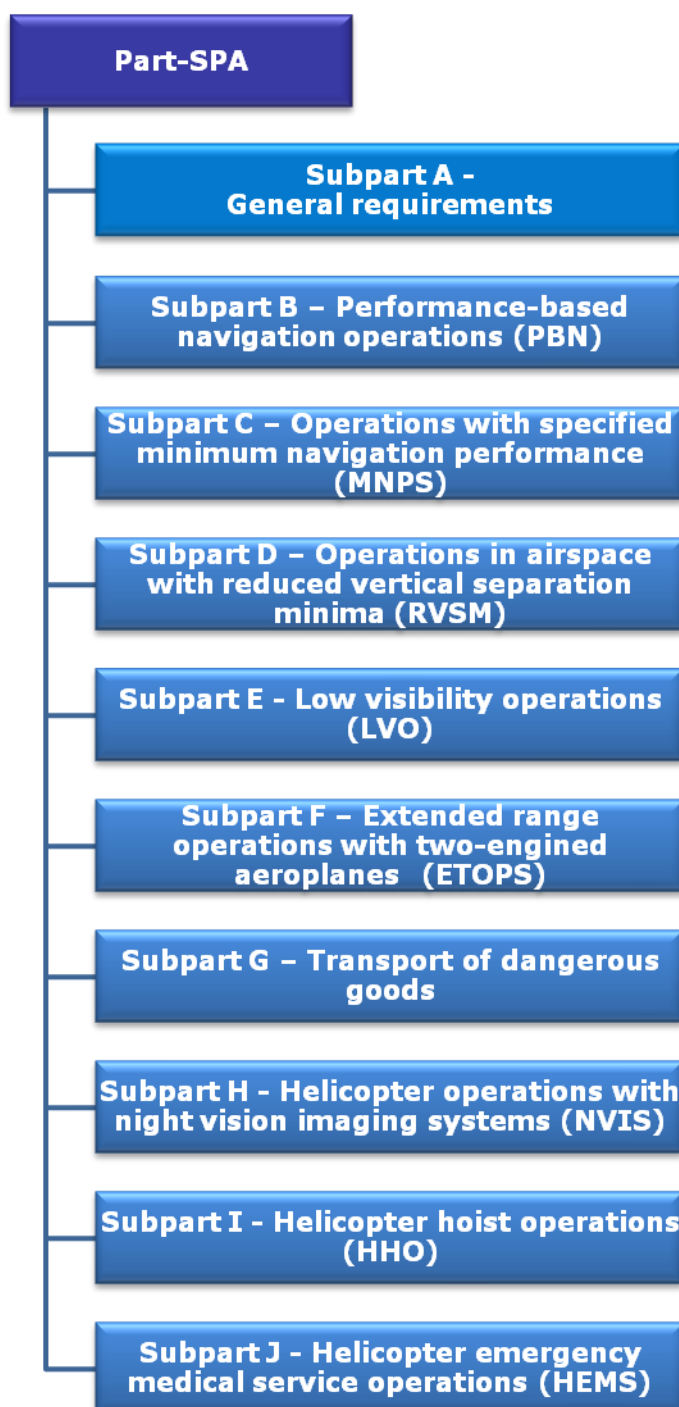
I. Omfang

326. Del-SPA indeholder krav til operationer, der kræver specifik godkendelse.

327. Del-SPA består af 10 subparter:

- Første subpart indeholder de generelle krav, som gælder for alle ni specifikke godkendelser, der er omhandlet i del-SPA.
- Kravene for de ni specifikke godkendelser gives i hver deres subpart.

Tabellen nedenfor giver en oversigt over strukturen i del-SPA.

Figur 11: Strukturen i del-SPA

328. Kravene i del-SPA gælder for erhvervmæssige luftfartsforetagender og ikke-erhvervmæssige luftfartsforetagender med følgende undtagelser:
- SPA.ETOPS gælder kun for erhvervmæssige lufttransportoperationer med flyvemaskiner
 - SPA.NVIS, SPA.HHO og SPA.HEMS gælder kun for erhvervmæssige lufttransportoperationer med helikoptere.

II. Oversigt over bemærkninger

329. I de modtagne bemærkninger udtrykkes der generelt støtte til CRD-versionen af del-SPA.

III. Oversigt over forskelle**Forskelle i forhold til EU-OPS/JAR-OPS 3**

330. Følgende tabel er en oversigt over de tilsigtede forskelle i forhold til EU-OPS og JAR-OPS 3.

Tabel 9: Forskelle i forhold til EU-OPS/JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS3-reference	EASA-EU-reference	Forskel	Begrundelse
Tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra d), punkt c), nr. 2)	SPA.HEMS.125	Præstationskravene er ændret, så de afspejler JAA HSST WP og aktørernes holdninger efter NPA-høringen	Inklusion af JAA HSST WP
Tillæg 1 til JAR-OPS 3.175	Ingen	Offshoregodkendelse slettet	Objektive kriterier var ikke angivet i JAR-OPS 3

Forskelle i forhold til ICAO-bilag 6

331. Udtalelsen indeholder ingen krav, der er mindre restriktive end de gældende ICAO-standarder.

IV. Foreslåede regelfastsættelsesopgaver

332. I høringsfasen er der sammen med aktørerne udpeget en række punkter, som – hvis de skulle behandles i denne udtalelse – ville have overskredet agenturets mandat til at gennemføre indholdet af de eksisterende regler. Disse punkter er dog blevet dokumenteret og vil blive behandlet i separate regelfastsættelsesopgaver, så der opnås tilfredsstillende høring og inddragelse af aktører. Følgende tabel er en oversigt over disse foreslåede regelfastsættelsesopgaver.

Tabel 10: Foreslåede regelfastsættelsesopgaver

Del, regelreferencer	Opgave	Reference til RMP
SPA	Godkendelse til at gennemføre offshoreoperationer	OPS.093

Del, regelreferencer	Opgave	Reference til RMP
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110 og SPA.ETOPS	Foretage grundig revision af EU-OPS, subpart E, vedrørende bl.a. regler om APV-operationer, LTS CAT I- operationer, OTS CAT II-operationer og operationer ved anvendelse af EVS, nylige ændringer af ICAO SARP'er, nye teknologiske fremskridt, som f.eks. SVS-systemer (systemer til syntetisk syn)	OPS.083
SPA.NVIS	Udvikle forholdsmæssige bestemmelser for NVIS-operationer for andre operationer end CAT(H)-operationer	OPS.096
SPA.HHO	Udvikle et afsnit for alle HEC-operationer (Human External Cargo) i stedet for, at disse krav er opdelt mellem del-SPA og del-SPO	OPS.067
SPA.HEMS	Gennemføre JAA TGL-43	OPS.057

V. SPA.GEN: Subpart A – Generelle krav

Generelt

333. Denne subpart indeholder de generelle krav for luftfartsforetagender, der indhenter og har en specifik godkendelse. Denne subpart skal læses sammen med den subpart, der indeholder kravene om en specifik godkendelse.

SPA.GEN.100 Kompetent myndighed

334. I dette krav defineres den kompetente myndighed, og der skelnes mellem erhvervsmæssige luftfartsforetagender og ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender.

335. For at opretholde overensstemmelsen med ICAO-bilag 6, del II, anføres det i dette krav, at de specifikke godkendelser til PBN, MNPS og RVSM skal udstedes af tredjelandregistreringsstaten for ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender, der bruger luftfartøjer registreret i et tredjeland.

SPA.GEN.105 Ansøgning om specifik godkendelse

336. Agenturet indføjede en reference til "dataene om operationel egnethed fastlagt i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003". Data om operationel egnethed er et datasæt, som luftfartøjsfabrikanten skal fremlægge under typecertificeringsprocessen som dokumentation for sikker operation af luftfartøjstypen. En del af disse data bliver obligatoriske for luftfartsforetagender, for så vidt de skal udvikle deres egen minimumsudstørsliste (MEL) og

træningsprogrammer på grundlag af disse data. Dataene om operationel egnethed repræsenterer derfor minimumskravene for en luftfartøjstype med henblik på at sikre et harmoniseret sikkerhedsniveau.

337. CRD til NPA 2009-01 "Operational Suitability Certificate" og "Safety Directives", som blev offentliggjort den 13. maj 2011, indeholder nærmere forklaringer.

SPA.GEN.110 Rettigheder for et luftfartsforetagende med en specifik godkendelse

338. I henhold til kravet skal specifikke godkendelser i forbindelse med ikke-erhvervsmæssige operationer dokumenteres i "listen over specifikke godkendelser" og i "operationsspecifikationerne" i forbindelse med erhvervsmæssige operationer. De tilsvarende myndighedskrav er anført i del-ARO. Formularerne til operationsspecifikationerne og listen over specifikke godkendelser er anført som tillæg II og III til del-ARO.

SPA.GEN.115 Ændring af specifik godkendelse

339. I henhold til dette krav skal enhver ændring, der påvirker betingelserne i en specifik godkendelse, på forhånd godkendes af den kompetente myndighed. Dette omfatter udvikling af alternative måder for overensstemmelse.
340. Det skal derfor bemærkes, at SPA-krav og tilsvarende AMC-materiale er udviklet ud fra en hensigt om, at alternative måder for overensstemmelse, som foreslås af erhvervsmæssige luftfartsforetagender og ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender, på forhånd skal godkendes af den kompetente myndighed.

SPA.GEN.120 Den specifikke godkendelses fortsatte gyldighed

341. Dette krav er baseret på konceptet med godkendelsers fortsatte gyldighed, som er i overensstemmelse med den tilgang, der benyttes ved andre operatørrelaterede godkendelser og certifikater.
342. Agenturet har tilføjet en reference til dataene om operationel egnethed som yderligere kriterier for en specifik godkendelses fortsatte gyldighed.

VI. SPA.PBN: Subpart B – Operationer med performancebaseret navigation (PBN)

Generelt

343. Denne subpart omhandler den specifikke godkendelse til operationer i nærmere angivet luftrum, hvor specifikationer for performancebaseret navigation (PBN) er fastlagt. Den omfatter følgende specifikationer:
- RNAV10
 - RNP4
 - RNAV1
 - Basic-RNP1
 - RNP APCH

- RNP AR APCH.⁵¹

344. Denne subpart gennemfører EU-OPS 1.243.

SPA.PBN.100 PBN-operationer

345. Agenturet kræver en specifik godkendelse i forbindelse med alle PBN-operationer med undtagelse af RNAV5 (B-RNAV). Agenturet har konkluderet, at operationer i RNAV5-luftrum ikke udgør en så sikkerhedskritisk operation, at der kan kræves en specifik godkendelse.
346. Agenturet mener ligesom nogle ikke-erhvervsmæssige luftfartsforetagender, at der skal skelnes mellem erhvervsmæssige og ikke-erhvervsmæssige operationer, og at nødvendigheden af og rimeligheden i konceptet med operationelle godkendelser skal vurderes igen. Agenturet agter derfor at indlede regelfastsættelsesopgaven MDM.062 med følgende omfang:
- udvikle bestemmelser for del-FCL om træningskrav i forbindelse med PBN-operationer
 - revidere begrundelsen for behovet for en operationel godkendelse for hver PBN-operation for CAT-, NCC- og NCO-luftfartsforetagender og vurdere, hvorvidt der findes alternativer til den operationelle godkendelse, f.eks. krav i del-FCL
 - udvikle AMC for den operationelle godkendelse i SPA.PBN, der er baseret på det eksisterende AMC 20-materiale.
347. GM til dette krav vil give yderligere oplysninger om kriterierne for godkendelsen og operation som angivet i AMC 20-materialet og/eller i ICAO-dokument 9613 (PBN Manual).

VII. SPA.MNPS: Subpart C – Operationer i overensstemmelse med minimumsspecifikationer for navigationspræstation (MNPS)

Generelt

348. Denne subpart indeholder kravene til den specifikke godkendelse til at operere i nærmere angivet MNPS-luftrum i overensstemmelse med regionale supplerende procedurer (Regional Supplementary Procedures).
349. Denne subpart gennemfører EU-OPS 1.243 og 1.870.

⁵¹ RNAV: områdenavigation, RNP: krævet navigationsperformance, AR: tilladelse krævet, APCH: indflyvning.

VIII.SPA.RVSM: Subpart D – Operationer i luftrum med reducerede vertikale adskillelsesminima (RVSM)**Generelt**

350. Denne subpart indeholder kravene til den specifikke godkendelse til at operere i nærmere angivet luftrum, hvor et reduceret vertikalt adskillelsesminimum på 300 m (1 000 ft) gælder.
351. Denne subpart gennemfører EU-OPS 1.241 og indeholder dele af regelteksten for TGL 6 (Guidance material on the approval of aircraft and operators for flight in airspace above FL 290 where a 300 m (1 000 ft) vertical separation minimum is applied).

IX. SPA.LVO: Subpart E – Operationer i lav sigtbarhed (LVO)**Generelt**

352. Denne subpart omhandler den specifikke godkendelse til operationer i lav sigtbarhed, der består af følgende operationer:
- operation med start i lav sigtbarhed (LVTO)
 - operation lavere end standard kategori I (LTS CAT I)
 - standard kategori II-operation (CAT II)
 - andre operationer end standard kategori II-operationer (OTS CAT II)
 - standard kategori III-operation (CAT III)
 - indflyvning ved hjælp af synsforstærkende systemer (EVS), hvor en operationel godskrivning for banesynsviddeminima (RVR) anvendes.
353. Dette afsnit gennemfører de LVO-relaterede regler i subpart E i EU-OPS og JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Operationer ved lav sigtbarhed

354. I dette krav defineres operationer, der er operationer ved lav sigtbarhed (LVO).
355. LVO'er er sammen med de laveste operationelle minima defineret i "Bilag I – Definitioner af termer i bilag II-VIII" (Bilag I – Definitioner).
356. I overensstemmelse med EU-OPS defineres LVTO-operationer som start med en RVR under 400 m. EU-OPS kræver et træningsprogram for LVTO og yderligere specifikke godkendelser for start med en RVR under 150 m og for start med en RVR under 125 m. Det foreslåede krav sikrer overensstemmelse med disse bestemmelser, men omfatter en mindre ændring af konceptet. Der er kun en godkendelse for LVTO, som skal angive det godkendte operationelle minimum.
357. Agenturet mener ligesom de fleste aktører, at EU-OPS klassificerer EVS-operationer som LVO, f.eks. i tillæg 1 til OPS 1.450 og tillæg 1 til OPS 1.455. Den foreslåede regeltekst præciserer kun, at sådanne EVS-operationer skal behandles

som LVO'er, hvor en operationel godskrivning for banesynsviddeminima (RVR) anvendes.

SPA.LVO.110 Generelle operationelle krav

358. Agenturet har gennemført indholdet af tillæg 1 til OPS 1.455, litra b), nr. 2), ix), som kræver, at alle call-outs for højde under 200 ft over flyvepladsen skal bestemmes ved hjælp af en radiohøjdemåler. Baseret på høringen af aktører fastholder agenturet dette krav for operationer med EVS og foreslår ingen ændring af EU-OPS i denne henseende.
359. For LVO-operationer, der gennemføres ved hjælp af EVS, er eventuelle ændringer af de nuværende udstyrskrav i EU-OPS stadig under overvejelse med henblik på at fastlægge call-out-højder og deres betydning for flyvepladsens operationelle minima for NPA-, APV- og PA-operationer under hensyntagen til den tilgængelige dokumentation.

SPA.LVO.115 Flyvepladsrelaterede krav

360. I dette krav præciseres det, at en LVO i overensstemmelse med EU-OPS kun må foretages, hvis den valgte flyveplads har fastlagt procedurer ved lav sigtbarhed (LVP). Dette krav gælder for alle operationer med en sigtbarhed under 800 m.
361. I henhold til et yderligere punkt skal luftfartsforetagendet sikre, at der findes tilsvarende procedurer, som overholder kravene til LVP, hvis luftfartsforetagendet anvender en flyveplads uden for EU, hvor udtrykket "LVP" ikke anvendes.

Kommende regelfastsættelsesopgaver

362. Inden for agenturets mandat er den eksisterende regeltekst i EU-OPS kun blevet revideret, hvor det har været nødvendigt på grund af indlysende fejl, hvor væsentlige ændringer var nødvendige af hensyn til sikkerheden, eller hvor bestemmelsens hensigt var tvetydig.
363. Agenturet mener, at der bør foretages en grundig revision af de krav, der følger af subpart E. Dette vedrører navnlig bestemmelserne om APV-operationer (indflyvningsprocedure med vertikal vejledning), LTS CAT I-operationer, OTS CAT II-operationer og operationer ved hjælp af EVS. Til dette kræves der en særlig regelfastsættelsesopgave, som også omhandler nylige ændringer af ICAO SARP'er og nye teknologiske fremskridt, som f.eks. SVS-systemer (systemer til syntetisk syn) og CVS-systemer (systemer til kombineret syn).

X. SPA.ETOPS: Subpart F – Operationer med udvidet rækkevidde med tomotorede flyvemaskiner (ETOPS)

Generelt

364. Denne subpart indeholder kravene vedrørende specifikke godkendelser til operationer med udvidet rækkevidde med tomotorede flyvemaskiner under erhvervsmæssige lufttransportoperationer.
365. Denne subpart gennemfører EU-OPS 1.246.

Igangværende og kommende regelfastsættelsesopgaver

366. Det skal bemærkes, at disse krav ændres yderligere i nær fremtid, fordi:
- det tilsvarende AMC 20-6-materiale er foreslået i NPA 2008-01, og afgørelsen blev offentliggjort den 16. december 2010
 - ICAO i begyndelsen af 2012 forventes at offentliggøre et brev til de kontraherende stater med foreslåede ændringer vedrørende operationer med udvidet rækkevidde, som ikke kun omhandler tomotorede flyvemaskiner, men også flyvemaskiner med mere end to motorer
 - planlægningsminima for rutealternativ ETOPS-flyveplads som nævnt ovenfor skal opdateres til at omfatte APV-operationer.

XI: SPA.DG: Subpart G – Transport af farligt gods**Generelt**

367. Denne subpart omhandler den specifikke godkendelse til transport af farligt gods som defineret i ICAO's tekniske instruktioner. Den gennemfører EU-OPS/JAR-OPS 3, subpart R, og JAA NPA-OPS 70.

Sammenligning med EU-OPS/JAR-OPS 3

368. Agenturet foreslår en dynamisk reference til ICAO's tekniske instruktioner. Uddrag af de tekniske instruktioner gengives derfor ikke i gennemførelsesbestemmelserne. SPA.DG er derfor kortere end subpart R i EU-OPS og JAR-OPS 3. Kun krav, der angiver særligt ansvar for luftfartsforetagendet, gentages fra de tekniske instruktioner.

XII. SPA.NVIS: Subpart H – Helikopteroperationer med NVIS-systemer (night vision imaging systems)**Generelt**

369. Denne subpart omhandler den specifikke godkendelse til VFR-operationer om natten ved hjælp af NVIS i forbindelse med erhvervsmæssige helikopteroperationer. Den gennemfører JAR-OPS 3.005, litra j), og TGL-34.
370. Da TGL-34 oprindeligt blev udformet, var den delvis baseret på militære erfaringer og omfattede elementer, der udelukkende vedrørte militæroperationer, f.eks. anbefaling om at bruge infrarødt lys. I forbindelse med erhvervsmæssige lufttransportoperationer er det intet behov for skjulte operationer, og sådanne anbefalinger er fjernet.

SPA.NVIS.100 Operationer med NVIS-systemer

371. Tekst er medtaget for at begrænse anvendelsen til helikopterluftfartsforetagender med AOC til erhvervsmæssige lufttransportoperationer.

SPA.NVIS.120 Operationelle minima for NVIS

372. De operationelle minima for NVIS må være lavere end VFR-vejrminima for den type natoperationer, der gennemføres. NVIS er et hjælpemiddel, der gør det nemmere at bruge visuelle referencer om natten. VFR-minima for natoperationer forbliver derfor, som de er defineret for den aktivitet, der gennemføres ved hjælp af NVIS. HEMS-minima gælder f.eks., når HEMS gennemføres ved hjælp af NVIS.

SPA.NVIS.130 Krav til besætning i forbindelse med NVIS-operationer

373. Med henblik på sammensætning af besætningen er teksten tilpasset, så der skelnes mellem kravene i forbindelse med certificering, de specifikke operationstyper og driftshåndbogen. Bestemmelsen er tilpasset, idet den er opdelt i underafsnit med specifikke kriterier og mål vedrørende udvælgelse, erfaring, kvalifikation, rutine og besætnings sammensætning. Der er fastlagt trænings- og kontrolkrav for flyvebesætningsmedlemmer og tekniske besætningsmedlemmer.

SPA.NVIS.140 Information og dokumentation

374. Dette nye afsnit – i forhold til TGL-34 – fastlægger de NVIS-specifikke elementer, der skal være omhandlet i driftshåndbogen.

Kommende regelfastsættelsesopgaver

375. Muligheden for at bruge NVIS i forbindelse med alle luftfartøjstyper var tilsigtet i NPA 2009-02b. TGL-34 er dog udformet for erhvervmæssige helikopteroperationer, og NPA-forslagene kan være for restriktive for andre operationer. Spørgsmålet om særlige NVIS-krav til andre operationer end erhvervmæssige lufttransportoperationer og helikopteroperationer kan være genstand for en kommende regelfastsættelsesopgave (OPS.096). Der er i øjeblikket intet kendskab til sådanne operationer, og eksperterne har ikke besluttet, hvad der vil være forholdsmæssigt for disse typer operationer. Subpart SPA.NVIS er derfor begrænset til erhvervmæssige helikopteroperationer, indtil resultatet af denne regelfastsættelsesopgave foreligger.

XIII.SPA.HHO: Subpart I – Operationer med helikopterens højseanordning (HHO)**Generelt**

376. Denne subpart indeholder kravene vedrørende specifik godkendelse af operationer med helikopterens højseanordning (HHO). Den gennemfører tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra h), og forslaget til JAA NPA-OPS 69.
377. Agenturet har noteret sig en række bemærkninger vedrørende HHO-operationer under eftersøgnings- og redningsmissioner. Eftersøgning og redning samt redningstjenester i bjergområder vurderes at falde uden for agenturets område. Disse bemærkninger, som tilkendegiver, at visse krav ikke bør gælde for sådanne operationer, er derfor ikke taget i betragtning.

378. Eftersøgning og redning samt lignende tjenester er de enkelte medlemsstaters ansvar. Medlemsstaterne skal sikre, at der under udførelsen af sådanne tjenester, så vidt det er praktisk gennemførligt, tages behørigt hensyn til grundforordningens formål.
379. En række bemærkninger vedrørte de manglende bestemmelser om arbejdsflyvning. HHO har, som det allerede er anført i JAR-OPS 3, altid været betragtet som en erhvervsmæssig aktivitet – derfor kravet om hensyntagen til motorsvigt i overensstemmelse med kravene til HEC-certificering (human external cargo) i klasse D. HEC-klasse A, B og C (ikke-erhvervsmæssige aktiviteter) er omhandlet under del-SPO, idet denne del kræver, at operatøren fastlægger de relevante operationelle standardprocedurer (SOP'er). Undersøgelserne nåede til enighed om denne tilgang.

SPA.HHO.100 Operationer med helikopterens hejseanordning (HHO)

380. Denne bestemmelse indeholder kun elementer vedrørende den yderligere HHO-godkendelse. Alle andre elementer er omhandlet i forbindelse med udstedelsen af AOC, som er en af de betingelser, der skal opfyldes. Kravet omhandler derfor kun variationer i forhold til AOC.

SPA.HHO.110 Udstyrskrav i forbindelse med HHO

381. HHO omhandler erhvervsmæssige operationer (HEC-klasse D). Der skal derfor udstedes luftdygtighedsgodkendelse for PCDS-systemer (Personnel Carrying Device System). Godkendelsen af hejseudstyr og hjælpeudstyr omfatter instruktioner om fortsat luftdygtighed, og luftfartsforetagendet er ansvarligt for at sikre, at de gennemføres.

SPA.HHO.115 HHO-kommunikation

382. Teksten er forbedret for at præcisere, at "jordpersonale" skal være til stede på HHO-driftsstedet. Ved gennemførelse af HHO på et HEMS-driftssted tillades det dog, at jordpersonale ikke er til stede. Der er derfor anført en lempelse for HHO på et HEMS-driftssted.

SPA.HHO.125 Præstationskrav for HHO

383. HHO afhænger ikke af præstationsklasser. Bestemmelserne vedrørende præstation er derfor specifikt omhandlet i bestemmelsen.
384. En række bemærkninger vedrørte bestemmelsen om hensyntagen til motorsvigt. I forbindelse med HHO, der gennemføres som erhvervsmæssige operationer, kræves det grundlæggende, at helikopteren skal kunne modstå en kritisk motorfejl uden fare for ophejste person(er) eller last, tredjemand eller ejendom. En betalende passager overføres med hejs og ikke et besætningsmedlem. Hensyntagen til motorsvigt betyder, at helikoptere certificeret i kategori B ikke kan udføre erhvervsmæssige operationer af denne type.

SPA.HHO.130 Krav til besætning for HHO

385. Bestemmelsen er tilpasset, idet den er opdelt i underafsnit med specifikke kriterier og mål vedrørende udvælgelse, erfaring, kvalifikation, rutine og besætningssammensætning. Der er fastlagt trænings- og kontrolkrav for flyvebesætningsmedlemmer og tekniske besætningsmedlemmer, og der er fastlagt et krav om instruktion af HHO-passagerer.

SPA.HHO.140 Information og dokumentation

386. I flere bemærkninger anmodes der om genindførelse af kravet om et supplement i driftshåndbogen. Kravet om et supplement er ikke en objektiv regel, da det vil forhindre en integreret driftshåndbog. Dette afsnit fastlægger nu, hvilke HHO-specifikke elementer der skal omhandles i den driftshåndbog, som kræves i ORO.MLR. Luftfartsforetagendet afgør, hvordan disse elementer skal medtages, f.eks. i form af et supplement.

Kommende regelfastsættelsesopgaver

387. Der er modtaget bemærkninger vedrørende HHO i ikke-erhvervsmæssige operationer. Der indledes en regelfastsættelsesopgave (OPS.067) med henblik på en nærmere undersøgelse af reglerne i del-SPO og med henblik på at undersøge, om alle HHO-operationer skal være omhandlet i del-SPA.

XIV. SPA.HEMS: Subpart J – Helikopterambulancetjenester (HEMS-operationer)**Generelt**

388. Denne subpart indeholder kravene vedrørende specifik godkendelse af helikopterambulancetjenester (HEMS-operationer). Den gennemfører tillæg 1 til JAR-OPS 3.005, litra d), og delvist arbejdsdokumentet HSST-WP-07-03.4.

Helikopterpræstation

389. Bestemmelsen er blevet forbedret, så den i højere grad afspejler hensigten med HEMS i JAA. Der skelnes nu klart i kravet mellem: "EMS-operationsbase" – hvor der bør være "nulrisiko" i tilfælde af et fortættet fjendtligt område, hospital beliggende i et fjendtligt område – hvor risikoen bør minimeres til et acceptabelt sikkerhedsmål – derfor reference til godkendelsen i CAT.POL.H.225, hospital beliggende uden for et fortættet fjendtligt område – hvor en lempelse allerede fastlægges ved CAT.POL.H.305, og "HEMS-driftssteder" – hvor risikoen er så lav som praktisk muligt.

SPA.HEMS.100 Helikopterambulancetjenester (HEMS-operationer)

390. Denne bestemmelse indeholder kun elementer vedrørende den yderligere HEMS-godkendelse. Alle andre elementer er omhandlet i forbindelse med udstedelsen af

AOC, som er en af de betingelser, der skal opfyldes. Kravet omhandler derfor kun variationer i forhold til AOC.

SPA.HEMS.120 Operationelle minima for HEMS

391. Eftersom minimumsbesætningen altid består af én pilot og ét teknisk HEMS-besætningsmedlem, gælder de operationelle minima for én pilot for denne besætningssammensætning. De operationelle minima for to piloter gælder kun, hvis besætningen består af to piloter. Det tekniske HEMS-besætningsmedlem er ikke pilot, og derfor kan operationen ikke godskrives som sådan. De operationelle minima for én pilot er allerede lavere end standardminima, og derfor medregnes det yderligere tekniske HEMS-besætningsmedlem allerede (se også SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Præstationskrav for HEMS-operationer

392. Tekst er tilføjet som resultat af høringen om HSST/WP-07/03.4. Kravene omhandler eksponering (dette udtryk bruges for at undgå det lange, men korrekte udtryk "operation uden mulighed for sikker nødlanding") under start og landing i de tilfælde, der er defineret i litra b).

SPA.HEMS.130 Krav til besætning

393. Bestemmelsen er tilpasset, idet den er opdelt i underafsnit med specifikke kriterier og mål vedrørende udvælgelse, erfaring, kvalifikation, rutine og besætningssammensætning. Der er fastlagt trænings- og kontrolkrav for flyvebesætningsmedlemmer og tekniske besætningsmedlemmer.
394. De 30 minutters flyvning alene med reference til instrumenter skal efter hensigten fungere som en afhjælpende procedure, så det undgås, at piloter mister kontrollen, hvis de ved en fejl starter flyvning under instrumentvejrforhold (IMC). Eftersom det ikke er en anerkendt procedure, for så vidt angår FCL, er det ikke nødvendigt at kræve, at en flyveinstruktør giver instruktioner i dette.
395. Af hensyn til retssikkerheden og på baggrund af de modtagne bemærkninger er de undtagelser, hvor besætningen kan reduceres, anført i litra e), nr. 1).

SPA.HEMS.135 Instruktion af passagerer

396. I forbindelse med HEMS-operationer er patienter ofte bevidstløse eller så påvirkede af medicin, at de ikke kan klare sig selv. De kan desuden være fastspændt til en bære, så de ikke kan bevæge sig. I de tilfælde kan der ikke gives en sikkerhedsinstruktion som ved "normal" passagerbefordring. Luftfartøjschefen eller det lægefaglige personale på flyvningen afgør, i hvilket omfang patienten kan forstå instruktionen, og giver en instruktion, der tager højde for patientens helbredstilstand.

SPA.HEMS.140 Information og dokumentation

397. I flere bemærkninger anmodes der om genindførelse af kravet om et supplement i driftshåndbogen. Kravet om et supplement er ikke en objektiv regel, da det vil forhindre en integreret driftshåndbog. Dette afsnit fastlægger nu, hvilke HEMS-specifikke elementer der skal omhandles i den driftshåndbog, som kræves i ORO.MLR. Luftfartsforetagendet afgør, hvordan disse elementer skal medtages, f.eks. i form af et supplement.
398. Flere elementer, der oprindeligt var anført i AMC/GM, er nu anført i gennemførelsesbestemmelser for at sikre ensartethed i de specifikke godkendelser til helikopteroperationer.

SPA.HEMS.150 Brændstofforsyning

399. Denne tekst er tilføjet, idet en aktør påpegede behovet for at indføre de fornødne bestemmelser for HEMS-operationer, idet lempelsen i tillæg JAR-OPS 3.005, litra f), også er relevant for HEMS.

SPA.HEMS.155 Påfyldning/aftankning af brændstof, mens passagererne er ved at gå om bord, er om bord eller er ved at gå fra borde

400. Denne tekst er indsat igen for at tage højde for særlige tilfælde i forbindelse med HEMS-operationer, hvor en patient muligvis ikke kan evakuere sig selv fra helikopteren, hvis der opstår en nødsituation under påfyldning/aftankning af brændstof.

AKRONYMER/FORKORTELSER ANVENDT I DEL-CAT OG DEL-SPA**- kun til reference -**

AAC	Aeronautical Administrative Communication
AAD	tildelt højdeafvigelse
AAL	over flyvepladsens niveau
AC	vekselstrøm
ACAS II	luftbåret antikollisionssystem II
ADF	automatisk radiopejler
ADG	luftdrevet generator
ADS	afhængig automatisk overvågning
ADS-B	afhængig automatisk overvågning – udsendelse
ADS-C	afhængig automatisk overvågning – kontrakt
AeMC	flyvemedicinsk center
AEO	alle motorer i drift
AFCS	automatisk flykontrolsystem
AFM	flyvehåndbog
AFN	flyvemeddelelse
AFN	meddelelse om ATS-faciliteter
AGL	højde over terræn
AHRS	referencesystem for flyvestilling/styret kurs
AIS	luftfartsinformationstjeneste
ALS	indflyvningslyssystem
ALSF	indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser
AMC	acceptable måder for overensstemmelse
AMSL	højde over middelvandstand
ANP	faktisk navigationsnøjagtighed
AOC	luftfartsforetagendets driftstilladelse
APCH	indflyvning
APU	hjælpemotoranordning
APV	indflyvningsprocedure med vertikal vejledning
AR	ATS-rute
AR	tilladelse krævet
AR	myndighedskrav
ARA	indflyvning med luftbåret radar

ASC	Udvalget for Luftfartssikkerhed
ASDA	acceleration-stop distance til rådighed
ATC	flyvekontrolltjeneste
ATO	godkendt uddannelsesorganisation
ATPL	lufttransportpilotcertifikat
ATQP	alternativt trænings- og kvalifikationsprogram
ATS	lufttrafiktjenester
AVGAS	flybrændstof
AVTAG	wide-cut-brændstof
B-RNAV	grundlæggende områdenavigation
BALS	enkelt indflyvningslyssystem
CAP	parametre for registeransvarliges adgang
CDFA	Continuous Descent Final Approach
CDL	konfigurationsafvigelsesliste
CFIT	kontrolleret flyvning imod terræn
CG	tyngdepunkt
cm	centimeter
CM	konfiguration/kontekststyring
CMA	tilgang til kontinuerlig overvågning
CMV	omregnet meteorologisk sigtbarhed
CMPA	komplekse motordrevne luftfartøjer
CofA	luftdygtighedsbevis
CPA	mindste passageafstand
CPDLC	datalink-kommunikation mellem controller og pilot
CPL	erhvervsmæssigt pilotcertifikat
CRM	forvaltning af besætningsressourcer
CRT	Comment Response Tool
CVR	cockpit voice-rekorder
DA	beslutningshøjde
D-ATIS	Data Link – Automatic Terminal Information Service
DC	jævnstrøm
DCL	klarering til udflyvning
DDM	forskel i modulationsgrad
D-FIS	datalink til flyveinformationstjeneste
DGOR	indberetning om en hændelse med farligt gods
DH	beslutningshøjde
DME	afstandsmåleudstyr

D-OTIS	Data Link – Automatic Terminal Information Service
DR	beslutningsinterval
DSTRK	ønsket spor
EASP	Det Europæiske Luftfartssikkerhedsprogram
EC	Europa-Kommissionen
EFB	elektronisk "flight bag"
EFIS	elektronisk flyveinstrumentsystem
EGT	udstødningstemperatur
ELT(AD)	nødkalibreringsender (automatisk anvendelse)
ELT(AF)	nødkalibreringsender (automatisk indbygget)
ELT(AP)	nødkalibreringsender (automatisk bærbar)
ELT(S)	overlevelsesnødkalibreringsender
EPE	estimeret positionsfejl
EPR	motortrykforhold
EPU	estimeret positionsusikkerhed
ERA	rutealternativ (lufthavn)
ESSG	European SAFA Steering Group
ETOPS	operationer med udvidet rækkevidde med to motorede flyvemaskiner
ETSO	European Technical Standards Order
EUROCAE	European Organisation for Civil Aviation Equipment – den europæiske organisation for udstyr til civil luftfart
EVS	synsforstærkende system
FAA	Federal Aviation Administration
FAF	slutindflyvningens fixhøjde
FAK	førstehjælpkasse
FALS	fuldt indflyvningslyssystem
FANS	Future Air Navigation System
FAP	punkt for slutindflyvning
FATO	indflyvnings- og startområde
FDM	monitorering af flyvedata
FDR	flyvedatarekorder
FFS	fuldtudbygget flyvesimulator
FI	flyveinstruktør
FL	flyveniveau
FM	frekvensmodulator
FMS	system til lufttrafikregulering
FOR	synsfelt

FOV	synsfelt
FSTD	flyvesimulatræningsanordning
ft	fod
FTD	flyvetræningsanordning
g	gram
g	tyngdekraft
GBAS	landbaseret forstærkningssystem
GCAS	advarselssystem for kollisioner på landjorden
GIDS	isdetektionssystem til brug på landjorden
GLS	GBAS-landingssystem
GM	vejledende materiale
GNSS	globalt satellitnavigationssystem
GPS	globalt positioneringssystem
GPWS	advarselssystem til terrænnærhed
HEMS	ambulanceflyvninger med helikopter
HF	højfrekvens
HI/MI	højintensitet/mellemintensitet
HIALS	indflyvningslyssystem med høj intensitet
HLL	begrænsningsliste til helikopterdæk
HoT	tilbageholdelsestid
hPa	hektopascal
HUD	frontrudeprojektion
HUDLS	landingssystem med frontrudeprojektion
IAF	fastsættelse af indledende indflyvning
IALS	lyssystem til mellemindflyvning
ICAO	Organisationen for International Civil Luftfart
IF	fastsættelse af mellemliggende indflyvning
IFR	instrumentflyverreglerne
IGE	inden for terrænpåvirkning
ILS	instrumentlandingsystem
IMC	instrumentvejrforhold
inHg	tommer kviksølv
INS	inertnavigationssystem
IORS	internt hændelsesrapporteringssystem
IP	mellemliggende punkt
IR	gennemførelsesbestemmelse
IRNAV/IAN	integreret områdenavigation

IRS	inertireferencesystem
ISA	international standardatmosfære
IV	intravenøs
JAA	Organisationen af Fælles Luftfartsmyndigheder
JAR	fælles luftfartskrav
JET 1 / A / A1	kerosen
JET B	wide-cut-brændstof
JIP	fælles gennemførelsesprocedure
JP-4	wide-cut-brændstof
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii-formel
kt	knob
LAT/LONG	bredde/længde
LED	lysdiode
LIFUS	linjeflyvning under tilsyn
LNAV	lateral navigation
LoA	aftaledokument
LOC	Localizer
LOE	linjeorienteret evaluering
LOFT	linjeorienteret flyvetræning
LOS	overflade med begrænsede hindringer
LOUT	laveste driftstemperatur
LP	localizerydelse
LPV	indflyvning med lateral præcision og vertikal vejledning
LRNS	langdistancenavigationssystem
LVO	operationer i lav sigtbarhed
LVP	procedurer ved lav sigtbarhed
LVTO	start i lav sigtbarhed
m	meter
MALS	indflyvningslyssystem med mellemintensitet
MALSF	indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser med mellemintensitet
MALSR	indflyvningslyssystem med mellemintensitet med baneindikatorlys
MAPt	punkt for afbrudt indflyvning
MCTOM	maksimal certificeret startmasse
MDA	mindste indflyvningshøjde

MDA/H	minimumsbeslutningshøjde
MDH	minimumsbeslutningshøjde
MEA	minimumshøjde for sikker rute
MEL	minimumsudstysrliste
METAR	meteorologisk rapport for flyveplads
MGA	mindste sikre gitterflyvehøjde
MHz	megahertz
MID	midtpunkt
ml	milliliter
MLS	mikrobølgelandingssystem
MMEL	masterminimumsudstysrliste
MNPS	minimumsspecifikationer for navigationsnøjagtighed
MOC	minimumshindringsfrihed
MOCA	højde for minimumshindringsfrihed
MOPS	minimumsstandard for driftsydelse
MORA	minimumshøjde for off-route
MPSC	maksimal passagersædekonfiguration
mSv	millisievert
NADP	procedure for støjbegrænsning ved start
NALS	intet indflyvningslyssystem
NAV	navigation
NDB	rundstrålende radiofy
N _F	turbineomdrejninger ved tomgang
NM	sømil
NOTAM	meddelelse til flyvere
NPA	ikke-præcisionsindflyvning
NVG	natkikkert
OAT	lufttemperaturen udenfor
OCH	hindringsfri højde
OCL	oceanisk klarering
ODALS	retningsuafhængigt indflyvningslyssystem
OEI	en motor ude af drift
OFS	hindringsfri overflade
OGE	uden for terrænpåvirkning
OIP	forskudt initieringspunkt
OM	driftshåndbog
ONC	operationelt navigationskort

OSD	data om operationel egnethed
otCMPA	andre luftfartøjer end komplekse motordrevne flyvemaskiner
PAPI	præcisionsindflyvningsbaneindikator
PAR	præcisionsindflyvningsradar
PBE	åndedrætsværn
PBN	performancebaseret navigation
PCDS	Personnel Carrying Device System
PDP	foruddefineret punkt
PNR	grænsepunkt for mulig tilbagevenden – point of no return
POH	pilotens driftshåndbog
PRM	bevægelseshæmmet person
QFE	atmosfærisk tryk ved flyvepladshøjde (eller på landingsbanetærskel)
QNH	højdemålerindstilling sat til visning af højde over havet, når man holder på jorden
R/T	radio/telefon
RA	beslutningsmelding
RAT	Ram Air-turbine
RCC	redningscentral
RCF	begrænset brændstof til ruterreserve
RCLL	midtbanelys
RFC	Route Facility Chart
RNAV	områdenavigation
RNAV 5	B-RNAV, grundlæggende områdenavigation
RNP	krævet navigationspræstation
RNPX	krævet navigationspræstation X
ROD	nedstigningshastighed
RTCA	Radio Technical Commission for Aeronautics
RTZL	banelys ved touchdownzone
RVR	banesyndvidde
RVSM	reducerede vertikale adskillelsesminima
SACA	sikkerhedsvurdering af EU-fly
SAFA	sikkerhedsvurdering af tredjelandfly
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice
SALS	enkelt indflyvningslyssystem
SALSF	kort indflyvningslyssystem med lys blinkende i sekvenser
SAP	Stabilised Approach

SAP	parametre for systemadgang
SAR	eftersøgning og redning
SBAS	satellitbaseret forstærkningssystem
SCP	særlige passagergrupper
SID	standardinstrumentudflyvning
SMS	sikkerhedsledelsessystem
SPECI	Aviation Selected Special Aviation Report
SRA	indflyvning med overvågningsradar
SRE	overvågningsradarelement
SSALF	lyssystem med lys blinkende i sekvenser til forenklet kort indflyvning
SSALR	lyssystem med baneindikatorlys til forenklet kort indflyvning
SSALS	lyssystem til forenklet kort indflyvning
SSP	statsikkerhedsprogram
SSR	sekundær overvågningsradar (tryk-højde-rapportering)
STC	supplerende typecertifikat
SVS	system til syntetisk syn
TA	lufttrafikerådgivningstjeneste
TAC	terminalindflyvningskort
TAFS	vejrudsigter for flyvepladsen
TAS	faktisk flyvehastighed
TAWS	terrænadvarselssystem
TCAS	trafikalarmsystem og system til forebyggelse af kollisioner
TCCA	Canadas civile luftfartsmyndigheder
TDP	beslutningspunktet ved start
TDZ	touchdownzone
THR	tærskel
TODA	startdistance til rådighed
TORA	startbane til rådighed
TRI	typerettighedsinstruktør
TSE	total systemfejl
TVE	total vertikal fejl
TWIP	Terminal Weather Information for Pilots
UMS	system for anvendelsesovervågning
UTC	koordineret universal tid
UTR	bælte, der fastholder den siddende persons torso
VAT	flyvehastighed ved tærskel

VDF	VHF-radiopejler
VFR	visueflyveregler
VHF	meget høj frekvens
VIS	sigtbarhed
VMC	visuelle vejrforhold
V _{MO}	maksimal flyvehastighed
VNAV	vertikal navigation
VOR	VHF rundstrålende radiolededyr
V _{S1G}	1 g stallingshastighed
V _{SO}	stallingshastighed
V _Y	bedste stigeastighed
WAC	luftfartsverdenskort
WXR	vejrradar
ZFT	nul-flyvetid
ZFTT	nul-flyvetidsuddannelse

Köln, den 1. juni 2011

P. GOUDOU
Administrerende direktør