SKOÐUN 04/2011

FLUGÖRYGGISSTOFNUNAR EVRÓPU

frá 1. júní 2011

varðandi reglugerð framkvæmdastjórnarinnar sem kveður á um útfærslureglur vegna

'Flugreksturs – OPS'

TE.RPRO.00036-001© Flugöryggisstofnun Evrópu. Öll réttindi áskilin.
Einkaskjal. Ekki eru takmörk á afritum. Fylgist með endurskoðunarstöðu gegnum EASA-Internet/Intranet.

Efnisyfirlit

Stutt yfirlit **4**

Kynning **5**

I. Almennt 5

II. Umfang álitsins 5

III. Samráð 6

IV Númerakerfi 7

Forsíðureglugerð um flugrekstur **9**

I. Umfang 9

II. Yfirlit yfir athugasemdir 9

III. Skýringar 9

Viðauki I - Skilgreiningar **15**

I Umfang 15

II. Yfirlit yfir athugasemdir 15

III. Yfirlit yfir mismun 15

IV Skýringar 17

Viðauki II - Liður-ARO **19**

I. Almennt 19

II. Samráð 22

III. Umfang og nothæfni 24

IV Yfirlit yfir mismun 41

V. Listi yfir fyrirhuguð reglusetningarverkefni 43

Viðauki III - Liður-ORO **45**

I. Almennt 45

II. Samráð 45

III. Umfang og nothæfni 47

Viðauki III Liður-ORO 48

IV Yfirlit yfir mismun 68

V. Listi yfir fyrirhuguð reglusetningarverkefni 82

Viðauki IV - Liður-CAT(A,H) **83**

I. Umfang 83

II. Yfirlit yfir athugasemdir 85

III. Yfirlit yfir mismun 85
IV. Listi yfir fyrirhuguð reglusetningarverkefni 92
V. CAT.GEN: Undirliður A – Almenn ákvæði 94
VI. CAT.OP: Undirliður B – Verklagsferli 96
VII. CAT.POL: Undirliður C - Afköst loftfars og starfrækslumörk 100
VIII: CAT.IDE: Undirliður D – Kerfi, gögn, tæki 104

Viðauki V - liður-SPA 107

I. Umfang 107
II. Yfirlit yfir athugasemdir 109
III. Yfirlit yfir mismun 109
IV. Listi yfir fyrirhuguð reglusetningarverkefni 109
V. SPA.GEN: Undirliður A – Almenn ákvæði 110
VI. SPA.PBN: Undirliður B - Frammistöðutengd leiðsögn (e. Performance-based navigation operations - PBN) 111
VII. SPA.MNPS: Undirliður C – Starfsemi með lágmarkskröfum um nákvæmni í flugleiðsögu (e. specified minimum navigation performance - MNPS) 112
VIII. SPA.RVSM: Undirliður D – Starfsemi í loftrými með minnkuðum lágmarkshæðaraðskilnaði (e. reduced vertical separation minima - RVSM) 112
IX. SPA.LVO: Undirliður E - Starfsemi í lélegu skyggni (e. low visibility operations - LVO) 113
X. SPA.ETOPS: Undirliður F – Lengra flug með tveggja hreyfla flugvélum (e. extended range operations with two-engined aeroplanes - ETOPS) 114
XI: SPA.DG: Undirliður G – Flutningur hættulegs varnings 115
XII. SPA.NVIS: Undirliður H - Þyrluflug með nætursjónbúnað 115
XIII. SPA.HHO: Undirliður I - Hífingar á þyrlum 116
XIV. SPA.HEMS: Undirliður J – Sjúkraflug á þyrlum 118

UPPHAFSSTAFAORÐ/STYTTINGAR SEM NOTAÐAR ERU Í LIÐ-CAT OG LIÐ-SPA 121

Stutt yfirlit

Þetta álit inniheldur eftirfarandi skjöl:

- Forsíðureglugerð um flugrekstur;
- Viðauka I - skilgreiningar fyrir viðauka II til VIII;
- Viðauka II - lið-ARO, stjórnvaldskröfur fyrir flugrekstur;
- Viðauka III - lið-ORO, stofnunarkröfur fyrir rekstraraðila á flóknum vélknúnum loftförum í flutningaflugi og tómstundaflugi;
- Viðauka IV - lið-CAT(A,H), tæknilegar kröfur fyrir flutningaflug í flugvélum og þyrlum;
- Viðauka V - lið-SPA, kröfur fyrir rekstur er krefst sérstaks samþykkis.

Á grundvelli meginreglna sem stjórnarráðið og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins tilgreindu, lögleiðir tillaga stofnunarinnar innihald EU-OPS og JAR-OPS 3 og aðlagar kröfurnar að viðauka 6, lið I og lið III, kafla 1 og 2 í ICAO SARP, eins og hægt er.

Kröfurnar voru þróaðar með þau markmið í huga að:

- viðhalda háu öryggisstigi;
- tryggja viðeigandi reglur þar sem slíkt á við;
- tryggja sveigjanleika og skilvirkni fyrir flugrekendur og yfirvöld.

Þetta álit er niðurstaða ítarlegs samráðsferlis stjórnvalda, samtaka, flugrekenda og sérfræðinga um flugmál.

Álit er varðar þá viðauka reglugerðarinnar sem eftir eru, viðauka VI - lið-NCC, viðauka VII - lið-NCO og viðauka VIII - lið-SPO verður birt síðar.

Kynning

I. Almennt

1. Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 216/2008[1] (hér á eftir vísað til sem 'grunnreglugerðin') með breytingum samkvæmt reglugerð (EB) nr. 1108/2009[2] kemur á viðeigandi og alhliða ramma fyrir skilgreiningu og útfærslu á sameiginlegum tæknilegum kröfum og stjórnsýsluferlum á sviði almenningsflugs.
2. Tilgangur þessa álits er að aðstoða framkvæmdastjórn Evrópusambandsins við að koma á útfærslureglum fyrir flugrekstur.
3. Við samþykkt álitsins hefur verið farið eftir ferli tilgreindu af stjórn Flugöryggisstofnunar Evrópu (stofnunarinnar)[3] í samræmi við ákvæði 19. gr. grunnreglugerðarinnar.

II. Umfang álitsins

4. Þetta álit inniheldur eftirfarandi skjöl:
   - Forsíðureglugerð um flugrekstur;
   - Viðauka I - skilgreiningar fyrir viðauka II til VIII;
   - Viðauka II - lið-ARO, stjórnvaldskröfur fyrir flugrekstur;
   - Viðauka III - lið-ORO, stofnunarkröfur fyrir rekstraraðila á flóknum vélknúnum loftförum í flutningaflugi og tómstundaflugi;
   - Viðauka IV - lið-CAT(A,H), tæknilegar kröfur fyrir flutningaflug í flugvélum og þyrlum;
   - Viðauka V - lið-SPA, kröfur fyrir rekstur er krefst sérstaks samþykkis.
5. Þetta álit inniheldur ekki:
   - Kröfur um flutningaflug fyrir svifflugur, loftbelgi og útsýnisflug á flugvélum og þyrlum í viðauka III - lið-CAT;
   - Viðauka VI - lið-NCC, tæknilegar kröfur fyrir tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum;
   - Viðauka VII - lið-NCO, tæknilegar kröfur fyrir tómstundaflug á öðru en flóknum vélknúnum loftförum;

---

[1] Reglugerð Evrópuþingsins og Evrópuráðsins (EB) nr. 216/2008 frá 20 febrúar 2008 um sameiginlegar reglur um almenningsflug, stofnun Flugöryggisstofnunar Evrópu, og afnám tilskipunar Evrópuráðsins 91/670/EBE, reglugerðar (EB) nr. 1592/2002, og tilskipunar 2004/36/EB. *Stjórnartíðindi EB L 79, 19.03.2008, bls. 1-49.*

[2] Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1108/2009 frá 21. október 2009 um breytingar á reglugerð (EB) nr. 216/2008 á sviði flugvalla, flugumferðarstjórnar og flugleiðsöguþjónustu, og afnám tilskipunar 2006/33/EB. *Stjórnartíðindi EB L 309, 24.11.2009, bls. 51-70.*

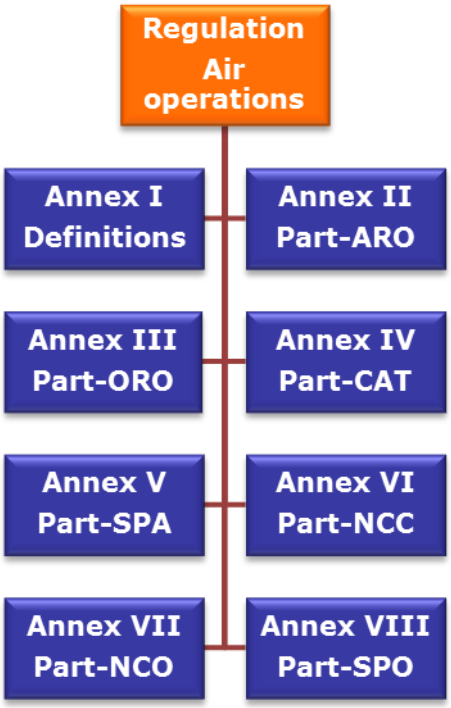
[3] Ákvörðun stjórnarinnar varðandi ferlið sem stofnunin skal beita við útgáfu álita, vottunarforskrifta og leiðbeiningarefnis (reglusetningarferli). EASA MB 08-2007, 13.06.2007.

- Viðauka VIII - lið-SPO, tæknilegar kröfur fyrir sérstakar aðgerðir, þeirra á meðal flug í viðskiptalegum tilgangi og tómstundaflug;
- Ákvæði tengd ofangreindum aðgerðum í forsíðureglugerð um flugrekstur.

Álit fyrir þær kröfur sem eftir eru verður birt síðar.

6. Skjölin í þessu áliti eru byggð á endurskoðaðri reglusamsetningu framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins og stofnunarinnar frá apríl 2011. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit yfir viðauka við reglugerð um flugrekstur.

Mynd 1: Viðaukar við reglugerð um flugrekstur



III. Samráð

7. Álit þetta er grundvallað á:
   - NPA 2008-22 sem inniheldur tillögudrög að útfærslureglum (e. Implementing Rules - IR) og viðurkenndum aðferðum við að uppfylla kröfur (e. Acceptable Means of Compliance - AMC) tengdum þeim, sem og leiðbeiningarefni (e. Guidance Material - GM) fyrir yfirvöld og stofnanir;
   - NPA 2009-02 sem inniheldur tillögudrög að útfærslureglum og viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur tengdum þeim, sem og leiðbeiningarefni fyrir flugrekstur.
8. NPA 2009-02 var birt á vefsíðu EASA (http://www.easa.europa.eu) þann 30. janúar 2009. Samráðstímabilinu lauk þann 31. júlí 2009. Stofnunin fékk alls 13.775 athugasemdir, en af þeim tengdust um 8.200 umfangi þessa álits.
9. Ágrip af athugasemdunum, tengd viðbrögð við ágripi athugasemdanna og texti hinnar endurskoðuðu og fyrirhuguðu reglu voru rædd til hlítar með rýnihópunum fjórum (e. rulemaking review groups - RGs):

- RG01 (CAT), með áherslu á reglur um flutningaflug á loftförum;
- RG02 (SPO), með áherslu á reglur um sértækan rekstur;
- RG03 (NCC), með áherslu á reglur um tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum; og
- RG04 (NCC), með áherslu á reglur um tómstundaflug á öðru en flóknum vélknúnum loftförum.

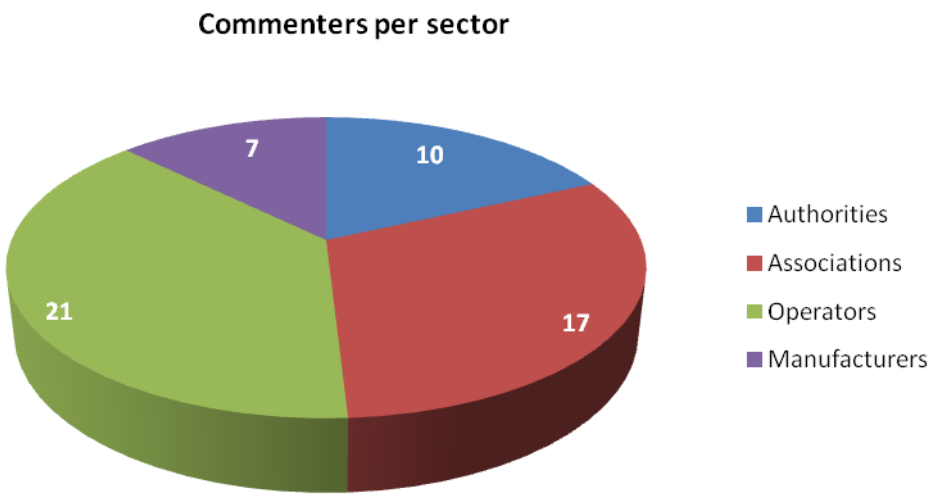
10. RG01 endurskoðaði uppkast að texta viðbragðsskjals við athugasemdum um lið-CAT. Allir fjórir rýnihóparnir endurskoðuðu drögin að textanum í viðbragðsskjali við athugasemdum við lið-SPA.

11. Stofnunin hélt einnig ýmsa fundi með þyrlusérfræðingum sem veittu ráð um málefni er lúta að þyrlum, yfirvöldum er koma að málinu, flugrekendum og framleiðendum.

12. Á grundvelli ítarlegs samráðs með yfirvöldum, samtökum og flugrekendum birti stofnunin CRD OPS I þann 25. nóvember 2010. Svartíma lauk þann 15. febrúar 2011. Stofnunin fékk 1.009 svör.

13. Eftirfarandi mynd gefur yfirlit yfir þá sem komu með athugasemdir, flokkað eftir stjórnvöldum, samtökum, flugrekendum og framleiðendum.

Mynd 2: Yfirlit yfir þá sem komu með athugasemdir



14. Allar athugasemdir hafa verið metnar og þeim svarað og tekið var tillit til þeirra við gerð viðauka I, viðauka IV og viðauka V við álit þetta.

15. Nánari upplýsingar um samráðsferlið fyrir NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d, sem tengist kröfunum í viðauka II lið-ARO og viðauka III lið-ORO í þessu áliti, má finna í þar að lútandi köflum í þessari skýringu.

IV Númerakerfi

16. Í samræmi við viðmið stofnunarinnar um vinnu við uppkast að reglugerðum var eftirfarandi númerakerfi tengt útfærslureglunum:

<Liður>.<Undirliður>.<Kafli>.<N>

Skýring:

<Liður>: lögboðið - allt að fjórir stafir eða tölur

dæmi: ARO, ORO, CAT, SPA

<Undirliður>: lögboðið - allt að fjórir stafir eða tölur

dæmi: GEN, OP, POL, IDE

<Kafli>: lögboðið - allt að fimm stafir eða tölur

dæmi: MPA, A, H, MAB

<N>: lögboðið - töluregla - þrír tölustafir, upphaf við 100, stighækkandi tölur venjulega með 5 tölustöfum á milli.

Forsíðureglugerð um flugrekstur

I. Umfang

17. Forsíðureglugerð um 'flugrekstur' skilgreinir almennt nothæfi þeirra liða sem hún tekur til og leggur til starfsleyfi til starfandi stofnana og aðlögunarráðstafanir í formi úrsagna.[4]

II. Yfirlit yfir athugasemdir

18. Athugasemdir sem bárust um OPS forsíðureglugerðina lutu að samhæfingu við forsíðureglugerðir við lið-FCL, fyrirhuguð ákvæði um starfsleyfi til starfandi stofnana í JAR-OPS 3, skýringum á notum á ákveðnum flugvélum viðauka II í CAT-rekstri og skilgreiningu á hugtakinu sértækur rekstur.

III. Skýringar

19. Forsíðureglugerðin, sem birt er í þessu áliti, inniheldur, í samræmi við greinar 4.1(b) og (c) og 8 í grunnreglugerðinni, kröfur fyrir flugrekendur innan ESB sem nota loftför skráð í ESB eða þriðja landi og starfsfólk er tengist rekstri slíkra loftfara.

20. Hún kveður einnig á um kröfur til stofnunarinnar og lögbærra stjórnvalda er tengjast flugrekstri, þeirra á meðal um skoðanir á hlaði á loftförum flugrekenda sem heyra undir öryggiseftirlit annars ríkis í samræmi við grein 10 í grunnreglugerðinni.

21. Grein 2 hefur að geyma skilgreiningar hugtaka sem notuð eru í forsíðureglugerðinni. Skilgreining á CAT-rekstri er fengin úr ICAO viðauka 6 og lítillega breytt til að taka mið af skilgreiningu á flugrekstri í 'viðskiptalegum tilgangi' í grein 3(i) í grunnreglugerðinni. Bent er á að umfang skilgreiningarinnar á flugrekstri í viðskiptalegum tilgangi sé meira en skilgreiningin á CAT-rekstri. Bætt verður við skilgreininguna á sértækum rekstri með lista sem ekki er tæmandi á sérstakri þjónustu eða verkefnum í lið-SPO síðar. Ennfremur tilgreinir grein 6.6 hve loftfar, sem notað er í sértækan rekstur, getur borið marga einstaklinga til að aðskilja enn betur á milli CAT-reksturs og flugreksturs í viðskiptalegum tilgangi sem ekki fellur undir CAT.

22. Forsíðureglugerðin inniheldur einnig tvær greinar sem ætlaðar eru aðildarríkjum. Grein 3 krefst þess að aðildarríki og stofnunin komi á fót flugöryggisáætlunum sem ætlað er að stuðla að samfelldum endurbótum á öryggi. Hún útlistar einnig þörfina á því að aðildarríki samræmi öryggisáætlanir sínar, þar sem nú sé þess krafist að flugöryggi sé sameiginlega stjórnað af EASA ríkjunum. Einkum gerir núverandi miðlun hæfni innan Evrópusambandsins ekki ráð fyrir því að öryggisáætlun sé útfærð af einu aðildarríki óháð öðrum. Í framtíðinni mun liggja fyrir meira efni til að efla sameiginlega útfærslu krafna opinberrar öryggisáætlunar (SSP) ICAO innan hins evrópska ramma. Þetta mun byggjast á þeirri vinnu sem

[4] Úrsögn er aðlögunarráðstöfun sem gefur aðildarríkjum kost á að fresta innleiðingardagsetningu tiltekins ákvæðis, upp að ákveðnum tímamörkum sem skilgreind eru í lögum.

verið er að samræma af ráðgjafanefnd Flugöryggisstofnunar Evrópu (e. European Aviation Safety Advisory Committee, EASAC), þá sérstaklega hvað varðar EASP efni.

23. Grein 4 leggur til kröfur um eftirlitsgetu. Þessi ákvæði, eru í fullu samræmi við viðeigandi mikilvæg ICAO atriði öryggisumsjónarkerfis, en skipa aðildarríkjum ennfremur að tryggja að umsjónarstarfsfólk þess hafi tilhlýðilegt vald til þess að inna af hendi vottunar- og umsjónarverkefni og verði ekki fyrir neinum hagsmunaárekstri af neinu tagi.

24. Greinar 3 og 4 höfðu þegar verið birtar með áliti 03-11 fyrir forsíðureglugerðina um flugáhafnir. Breytingar sem spruttu af viðræðum innan EASA-nefndarinnar um tengdan texta eru þegar innifaldar.

25. Grein 5 um skoðanir á hlaði inniheldur bráðabirgðaákvæði um lágmarks árskvóta sem er uppfærður í hlutfalli við gildissvið reglugerðarinnar í apríl, sem þýðir 65% árið 2012.

26. Grein 6 greinir umfang og gildissvið viðaukanna sem hér segir:

Viðauki	**Gildi**	**Grein í CR**
Viðauki II - liður-ARO	Stjórnvaldskröfur, þeirra á meðal skoðanir á hlaði	1.1 og 5
Viðauki III - liður-ORO Viðauki IV - liður-CAT	Flutningaflug á flugvélum og þyrlum, nema útsýnisflug	1.2 og 6.1
Viðauki V - liður-SPA	Sérhver rekstur á flugvélum, þyrlum, loftbelgjum eða svifflugum	6.3

27. Grein 6.4 útilokar frá umfangi þessarar reglugerðar sérstakar tegundir loftfara eða tegundir rekstrar uns tengdri reglugerðarvinnu verður lokið. Þeir eru:

- ákveðin loftför í viðauka II þegar þau eru notuð í CAT-rekstri. Þau ætti að reka í samræmi við skilyrðin í ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar sem tekin voru upp í EU-OPS;
- loftskip, loftför með veltiþyril, tjóðraðir loftbelgir og mannlaus flugkerfi; og
- flug á vegum hönnunar- eða framleiðslufyrirtækja sem tengjast slíkri starfsemi.

28. Undanskilin frá gildissviði liðs-ORO og liðs-CAT eru, að svo komnu máli, CAT-útsýnisflug flugvéla og þyrla (grein 6.2) sem og CAT-rekstur loftbelgja og svifflugna. Tengdar útfærslureglur verða birtar síðar og forsíðureglugerðinni breytt til samræmis.

29. Einnig er flugrekstur í viðskiptalegum tilgangi annar en CAT og tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum undanþegin gildissviði liðs-ORO sem stendur. Forsíðureglugerðinni verður breytt þegar liður-NCC, liður-NCO og liður-SPO verða tiltækir með tengdu áliti stofnunarinnar.

30. Í nokkrum athugasemdum var óskað nánari skýringa á CAT-rekstri ákveðinna loftfara í viðauka II í samræmi við grein 8.5g í grunnreglugerðinni. Eftirfarandi skýring er veitt í samráði við framkvæmdastjórn Evrópusambandsins:

31. Ákvarðanir framkvæmdastjórnarinnar, sem gefnar voru út samkvæmt grein 8(3) reglugerðar 3922/91[5] geta haldið gildi sínu eftir afnám viðauka III við reglugerð (EBE) nr. 3922/91 ef gildi þeirra er nefnt með afdráttarlausum hætti í útfærslureglunum. Sérstaklega ber að nefna að ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar C(2009) 7633[6] frá 14.10.2009 mun áfram vera í gildi sem aðlögunarráðstöfun. Ákvörðunin var kynnt í öllum aðildarríkjunum og er aðgengileg á internetinu.

32. Ákvörðun framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins er tengd ákveðnum flugrekendum, tegundum loftfara í viðauka II, sönnunum og skilyrðum. Ef einhver þessara flugrekenda hyggst nota aðra tegund loftfara er falla undir viðauka II, þyrfti að fara fram nýtt öryggismat og beiðni um undanþágu að berast til framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins. Forsíðureglugerðin, sem er í vinnslu, hefur að geyma ákvæði sem skýra betur hvernig aðildarríki á að bera sig að þegar breytingar verða á rekstrinum eins og ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar kveður á um.

33. Öll aðildarríki mega beita ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar C(2009) 7633 við sömu skilyrði og kveðið er á um í henni og varðandi sömu tegundir loftfara. Ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar C(2009) 7633 getur náð til sérhverrar frekari heimildar annars aðildarríkis við sömu skilyrði og í sama markmiði.

34. Með það að markmiði að tryggja eðlilegan og samræmdan skilning á ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar skýrir forsíðureglugerðin að sérhverju aðildarríki, sem óskar þess að nota þegar veitt frávik, ber að upplýsa framkvæmdastjórn Evrópusambandsins um fyrirætlanir sínar áður en innleiðing þeirra hefst. Þetta gerir framkvæmdastjórn Evrópusambandsins kleift að meta hvort ætlað frávik fullnægir skilyrðum og öryggismati sem gert var í samhengi við ákvörðun framkvæmdastjórnarinnar. Ef svo er ekki þarf nýtt frávik að koma til í samræmi við grein 14(6) í grunnreglugerðinni.

35. Grein 7.1 hefur að geyma upplýsingar um starfsleyfi til starfandi stofnana vegna flugrekstrarleyfa sem gefin eru út í samræmi við EU-OPS. Gert er ráð fyrir tveggja ára aðlögunartímabili fyrir stjórnunarkerfi, þjálfunaráætlanir, ferli og handbækur, eins og nauðsynlegt er. Þar sem að hinar fyrirhuguðu útfærslureglur hafa að geyma flugrekstrarleyfi í nýju sniði í samræmi við nýlega breytingu Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, er gert ráð fyrir 2 ára tímaramma en innan þess ætti að skipta út flugrekstrarleyfinu út fyrir flugrekstrarleyfi sem samræmist nýja sniðinu.

36. Grein 7.3-6 inniheldur sérstök umbreytingarákvæði fyrir CAT-rekstur á þyrlum. Lagt er til að flugrekstrarleyfum fyrir þyrlur í hverju landi verði breytt í flugrekstrarleyfi sem samræmist útfærslureglunum innan 2 ára. Aðildarríkið skal

---

[5] Reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 frá 16. desember 1991 um samræmingu tæknilegra krafna og stjórnsýsluferlis er varðar almenningsflug. Stjórnartíðindi EB L 373, 31.12.1991, bls. 4.

[6] Ákvörðun framkvæmdastjórnar C(2009) 7633 frá 14.10.2009 sem gefur Austurríki, Þýskalandi, Bretlandi og Möltu leyfi til að gefa út flugrekstrarleyfi með frávikum frá reglugerð ráðsins (EBE) nr. 3922/1991 um samræmingu tæknilegra krafna og stjórnsýsluferlis er varðar almenningsflug.

skila inn umbreytingarskýrslu innan 1 árs frá gildistöku reglugerðarinnar. Hún skal hafa að geyma lýsingu á landskröfum sem veiting flugrekstrarleyfis var grundvölluð á og umfangi leyfisins til viðkomandi flugrekanda, sýna hvaða hluta krafnanna í lið-ORO, lið-CAT og lið-SPA er byggt á, og sýna allar takmarkanir sem verða að fylgja með í flugrekstrarleyfi er uppfyllir útfærslureglurnar og sérhverjar kröfur sem flugrekandinn verður að uppfylla til að þeim takmörkunum verði aflétt.

37. Grein 8 tilgreinir að undirliður Q í EU-OPS og ákvæðin sem aðildarríkin samþykktu samkvæmt grein 8.4 í reglugerð 3922/91 skuli áfram vera í gildi uns skyldar útfærslureglur eru samþykktar.

38. Grein 9 gefur undanþágu til starfandi stofnana frá núverandi listum yfir lágmarksbúnað (e. minimum equipment lists - MELs) sem eru ef til vill ekki byggðar á grunnlista yfir lágmarksbúnað (e. master minimum equipment list - MMEL) sem var innleiddur með lið-21. Sérhver síðari breyting á slíkum MEL-lista verður að samræmast viðeigandi MMEL-lista sem leyfður er eða hefur verið tilgreindur í samræmi við lið-21.

39. Grein 10 fæst við þjálfun flugáhafnar og öryggis- og þjónustuliða í undirstöðuatriðum sem tengjast rekstrarhæfisgögnum. Þó að rekstraraðila séu gefin 2 ár til að aðlaga viðeigandi þjálfunaráætlanir (grein 7.1(b)), er aðlögunarákvæði nauðsynlegt til að gefa kost á þjálfun flugáhafnar og öryggis- og þjónustuliða. Tillagan tekur mið af þjálfunarlotum flugrekandans.

40. Grein 11 fjallar um gildistöku og úrsagnarákvæði. Skilgreiningin á hámarksgildistíma fyrir útfærslureglurnar í grein 70 í grunnreglugerðinni takmarkar aðlögunartímann með því að tilgreina að útfærslureglurnar skuli fá gildi ekki síðar en 8. apríl 2012. Að beiðni framkvæmdastjórnar Evrópusambandsins var ákveðið að nota úrsagnaraðferðina til að fást við aðlögunartímabilið þar sem það nær fram yfir 8. apríl 2012.

41. Undirliður 2(a) gefur yfirvöldum kost á úrsögn hvað varðar hluta stjórnunarkerfisins. Yfirvöld þurfa, eins og flugrekendur, tíma til að aðlaga stjórnunarkerfi sín, ferli og handbækur. Tillagan gerir ráð fyrir úrsögn í 1 ár og tekur mið af fyrri samræðum í EASA-nefndinni um tengdar kröfur yfirvalda varðandi flugáhafnir og öryggis- og þjónustuliða.

42. Hvað varðar flugrekendur sem reka CAT-þyrlur er úrsögn í 2 ár leyfð til að gefa svigrúm fyrir umbreytingu flugrekstrarleyfisins sem lýst er að ofan.

43. Liður-SPA lýtur að sérstöku samþykki sem allir flugrekendur geta fengið, nema til sjúkraflugs á þyrlum (e. helicopter emergency medical service - HEMS), hífinga á þyrlum (e. helicopter hoist operations - HHO), flugs með nætursjónbúnað (e. night vision imaging system - NVIS) og lengra flugs með tveggja hreyfla flugvélum (e. extended range operations with two-engined aeroplanes - ETOPS), sem einungis handhafar flugrekstrarleyfisins geta fengið. Hvað varðar CAT-rekstur á flugvélum og þyrlum gilda meginreglurnar um starfsleyfi til starfandi stofnana og aðlögun eins og lýst er að ofan. Hvað varðar CAT-rekstur á loftbelgjum og svifflugum er gert ráð fyrir 3 ára aðlögunarferli þó að umsóknir um sérstakt samþykki fyrir flutning á hættulegum varningi verði ef til vill fáar. Gert er ráð fyrir sama tímabili varðandi sértækan rekstur. Hvað varðar tómstundaflug sem ekki fæst við sérstakan rekstur er gert ráð fyrir 2 ára aðlögunarferli.

44. Ágrip af úrsögnunum má sjá í töflunni hér að neðan:

Starfræksla	Liður	Loftfar	Úrsögn
CAT, nema útsýnisflug	Liður-ORO Liður-CAT Liður-SPA	Flugvélar	Á ekki við
	Liður-ORO Liður-CAT Liður-SPA	Þyrlur	2 ár
CAT-útsýnisflug	Liður-ORO Liður-CAT	Flugvélar Þyrlur	Á ekki enn við; verður lagt fram síðar
	Liður-SPA	Flugvélar Þyrlur	3 ár
CAT loftbelgir og svifflugur	Liður-ORO Liður-CAT	Loftbelgir Svifflugur	Á ekki enn við; verður lagt fram síðar
	Liður-SPA	Loftbelgir Svifflugur	3 ár
Sértækur rekstur	Liður-ORO* Liður-SPO	Flugvélar Þyrlur Loftbelgir Svifflugur	Á ekki enn við; verður lagt fram síðar
	Liður-SPA	Flugvélar Þyrlur Loftbelgir Svifflugur	3 ár
Tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum	Liður-ORO Liður-NCC	Flugvélar Þyrlur	Á ekki enn við; verður lagt fram síðar
	Liður-SPA	Flugvélar Þyrlur	2 ár
Tómstundaflug á öðru en flóknum vélknúnum loftförum	Liður-NCO	Flugvélar Þyrlur Loftbelgir Svifflugur	Á ekki enn við; verður lagt fram síðar

Starfræksla	Liður	Loftfar	Úrsögn
	Liður-SPA	Flugvélar Þyrlur Loftbelgir Svifflugur	2 ár

*á við um rekstur í viðskiptalegum tilgangi annan en CAT og sértækan rekstur sem ekki er í viðskiptalegum tilgangi með flóknum vélknúnum loftförum

Viðauki I - Skilgreiningar

I Umfang

45. Viðauki I inniheldur skilgreiningar yfir hugtök sem notuð eru í viðaukum II-VIII við þessa reglugerð.

II. Yfirlit yfir athugasemdir

46. Við viðauka I bárust 53 athugasemdir frá 18 aðilum (frá flugrekstraryfirvöldum í einstökum löndum, samtökum í flugiðnaði, framleiðendum, flugfélögum, rekstraraðila flugvalla og einstaklingi). Almennt var lýst yfir stuðningi við samsöfnun skilgreininga í viðauka I, þó að skiptingin milli útfærslureglna, viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefnis nyti ekki stuðnings. Mestar athugasemdir bárust vegna hámarksskipunar farþegasæta, þar sem einróma var farið fram á að markmið EU-OPS/JAR-OPS 3 skilgreiningarinnar yrði tekið upp. Aðrar athugasemdir lutu að 30 hugtökum. Lagt var til að gerðar yrðu ritstjórnarlegar leiðréttingar, breytingar til að auka skýrleika og samræmingu við EU-OPS, JAR-OPS 3, CS-skilgreiningar og ICAO viðauka 6.

III. Yfirlit yfir mismun

Mismunur við EU-OPS / JAR-OPS 3

47. Flestar skilgreiningarnar eru í samræmi við EU-OPS og JAR-OPS 3. Hvað varðar þau hugtök sem notuð eru í fleira en einni útfærslureglu hefur skilgreining verið sett í viðauka I. Minniháttar ritstjórnarlegar breytingar voru gerðar til að skýra greinilega hvar ákveðin hugtök áttu við um ákveðinn rekstur eða loftfar til að tryggja samræmi við uppkastsviðmiðin. Frekari breytingar voru gerðar á eftirfarandi hugtökum:

- '3% varaflugvöllur á flugleið' var sett í viðbragðsskjal við athugasemdum í stað hugtaksins í EU-OPS 'eldsneytisvaraflugvöllur á flugleið' - krafan um 3% er sett fram í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur við CAT.OP.MPA.150 eldsneytisstefnuna;
- 'viðunandi flugvöllur': skilgreining EU-OPS kvað á um að slíkur flugvöllur skyldi vera fyrir hendi og gaf lista sem ekki er tæmandi um nauðsynlega aukaþjónustu á slíkum flugvelli. Svör frá hagsmunaaðilum gáfu til kynna að erfitt væri að uppfylla skilyrði listans yfir nauðsynlega aukaþjónustu hvað snerti loftför sem rekin væru í samræmi við lið-NCC og lið-NCO, þó að aðrir hagsmunaaðilar færu fram á að EU-OPS skilgreiningin væri tekin upp hvað varðar CAT-rekstur. Til að tryggja meðalhóf ákvað stofnunin að taka upp listann yfir nauðsynlega aukaþjónustu í viðeigandi útfærslureglu í lið-CAT. Því hefur markmið EU-OPS skilgreiningarinnar haldist fyrir CAT-rekstur;
- Til 'aðflugsaðgerða í flokki I' (e. Category I - CAT I) tilheyra meðal annarra GNSS/SBAS (e. satellite-based augmented global navigation satellite system) til að skýra að aðgerðir sem nota miðlínusendi með lóðréttri leiðsögn (e.

satellite-based augmented global navigation satellite system) með ákvörðunarhæð undir 250 fet (og ekki undir 200 fet) eru flokkaðar sem CAT I aðgerðir;

- 'GNSS-lendingarkerfið (GLS)' hefur verið endurskírt 'GBAS-lendingarkerfið (GLS)' og breytt til að samræmast ICAO PANS ATM og PANS ABC;
- 'þyrluvöllur': stofnunin telur hugtakið 'flugvöllur' (eins og grunnreglugerðin skilgreinir hugtakið) og 'starfsstöð' ná yfir þetta hugtak og hefur ekki tekið upp þetta hugtak í nýju reglugerðinni;
- 'endingartími (e. hold-over time - HoT)': skilgreiningin er óbreytt frá viðbragðsskjalinu við athugasemdum og samræmist ICAO viðauka 14;
- 'hámarksskipan farþegasæta í rekstri (e. maximum operational passenger seating configuration - MOPSC)' er innleidd í stað hugtaksins 'hámarkssamþykkt farþegasæta (e. maximum approved passenger seating configuration)' í EU-OPS / JAR-OPS 3. Hagsmunaaðilar bentu á að EU-OPS MAPSC er tekið eins og rekstrarsamþykki og að skilgreiningar tilkynningarinnar um fyrirhugaðar breytingar og viðbragðsskjalsins við athugasemdum á hámarksskipan farþegasæta endurspegluðu það ekki. Stofnunin lagði því fram drög að skilgreiningu á nýju hugtaki, MOPSC, með þessar athugasemdir í huga. MOPSC er greinilega hugtak sem sett er fram með hliðsjón af rekstri og verður að vera tilgreint í rekstrarhandbókinni. Skilgreiningin skýrir einnig að MOPSC ætti að taka mið af hámarksskipan farþegasæta sem tilgreind er í vottunarferlinu;
- 'Almennur flokkur I' hefur verið endurskírður 'flokkur I (e. Category I - CAT I) aðflugsaðgerð' og breytt til að samræmast betur EU-OPS/JAR-OPS 3 (ritstjórnarlegar breytingar felast í því að gerður hefur verið tæmandi listi yfir upphafsstafaorð í EU-OPS skilgreiningunni í viðauka I).

Mismunur á ICAO viðauka 6

48. Þó að meirihluti skilgreininganna samræmist Alþjóðaflugmálastofnuninni, er samt nokkur mismunur, þar sem þessi reglugerð tekur upp EU-OPS og JAR-OPS:

- 'CAT II, IIIA, IIIB aðflugsaðgerðir' samræmist nú EU-OPS, þó að reglusetningarverkefni OPS.083 'skoðun á SPA.LVO' muni skoða samræmingu við nýjustu breytingu á ICAO viðauka 6;
- 'Flokkur A / B með tilliti til þyrla' - í kjölfar athugasemda við viðbragðsskjalið við athugasemdum hefur hann verið samræmdur skilgreiningum fyrir 'flokk A' og 'flokk B' fyrir þyrilknúnar vélar í CS-skilgreiningum, sem eru taldar samræmast markmiði JAR-OPS 3. Í athugasemdum frá hagsmunaaðilum var farið fram framlengingu á tilslökunum fyrir vissan rekstur (sérstaklega HEMS-rekstur) til að gefa þyrlum sem uppfylla ekki alveg viðeigandi vottunarkröfur kost á því að geta engu að síður starfað í nothæfisflokki 1 og 2. Aðrir hagsmunaaðilar fóru fram á að tilslökununum yrði hætt. Stofnunin sér engan öryggistilgang í að breyta markmiði skilgreininganna;
- 'varaflugvöllur á flugleið (e. en-route alternate aerodrome - ERA)': skilgreiningin er áfram í samræmi við EU-OPS og mismunurinn við ICAO felst í

því að hún er tengd við 'viðunandi flugvöll' og hægt er að krefjast hennar á skipulagstímabilinu.

- 'framrúðuglæja' samræmist nú EU-OPS og framtíðarreglusetningaverkefni OPS.084 'HUD/EVS' mun skoða samræmingu við nýjustu breytingu á ICAO viðauka 6;
- 'rekstur í nothæfisflokki 1 / 2 / 3' fyrir þyrlur: í viðbragðsskjalinu við athugasemdum var skýrt að þessar skilgreiningar samræmast skilgreiningunum í JAR-OPS 3 þar sem stofnunin telur þær vera mest viðeigandi. Engar athugasemdir bárust við þetta til viðbragðsskjalsins við athugasemdum og engar frekari breytingar voru gerðar. Fyrir nothæfisflokk 1 tilgreinir ICAO-skilgreiningin að skoða ætti frammistöðu með einn hreyfil óvirkan (e. one-engine-inoperative - OEI) áður en ákveðinn er ákvörðunarpunktur í flugtaki (e. take-off decision point - TDP) eða eftir að ákveðinn er ákvörðunarpunktur í lendingu (e. landing decision point - LDP). Skilgreiningin sem valin er í viðauka I skýrir ekki greinilega hvenær skoða ætti frammistöðuna, þó að útfærslureglan skýri að þetta ætti að vera við eða fyrir TDP (CAT.POL.H.205) og við eða fyrir LDP (CAT.POL.H.220). Fyrir nothæfisflokk 3 greinir valda skilgreiningin milli fjölhreyfla og einshreyfla þyrla, ólíkt ICAO-skilgreiningunni.
- 'skilyrði á flöt flugbrautar' er líka í samræmi við EU-OPS og skilgreiningarnar verða endurskoðaðar til að samræmast nýjustu breytingum á ICAO viðauka 6 í reglusetningarverkefni OPS.005 'Fyrsta ritstjórnarendurskoðun á framkvæmdareglum OPS', sem á að hefjast 2013. Þar mun hagsmunaaðilum gefast kostur á að koma með athugasemdir.

IV Skýringar

49. Þar sem meginreglan við uppkastsgerðina var að taka upp EU-OPS og JAR-OPS 3 hefur þetta leitt til nokkurs mismunar við ICAO viðauka 6 (listi að ofan). Hvað nokkur hugtök áhrærir hefur EU-OPS og/eða JAR-OPS 3 skilgreiningunni verið skipt í meginskilgreiningu í viðauka I og annað efni sett í leiðbeiningarefni og/eða útfærslureglur eða viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur. Því hefur verið gert uppkast að leiðbeiningarefni fyrir eftirfarandi: ratlendingarkerfi (e. head-up guidance landing system), fjandsamlegt umhverfi, aðgerðir á hafi úti, nætursjónbúnaður og V_1 , sem inniheldur efni sem túlka má misjafnlega eða er einungis til skýringar og fer því ekki saman við meginskilgreininguna. Skilgreiningum EU-OPS/JAR-OPS 3 var líka skipt upp með þessum hætti til að gæta meðalhófs, til að tryggja að fyrir fáein lykilhugtök gæti skilgreiningin átt við nokkra liði. Fjallað hefur verið um 'viðunandi flugvöll' hér að ofan.

50. Sumir hagsmunaaðilar fóru fram á að skilgreiningarnar í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur við viðauka I yrðu færðar yfir í viðaukann sjálfan. Stofnunin telur að viðurkennda aðferðin til að uppfylla kröfur við viðauka I sé eðlilegur staður fyrir þau hugtök sem eru notuð í öðrum viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur eða leiðbeiningarefni en ekki í útfærslureglunum sjálfum og ákvörðunin mun innihalda viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur við viðauka I. Eftir breytingar á reglugerðarkerfinu og ábyrgðarskyldu og stofnanakröfum í þessari reglugerð var nokkrum skilgreiningum sem áður voru birtar í viðbragðsskjali við athugasemdum við lið-AR og lið-OR bætt við viðauka I við

þessa reglugerð: viðurkenndar aðferðir við að uppfylla kröfur, aðrar leiðir til að uppfylla kröfur, sameiginlegt flugnúmer, samkomulag um tómaleigu, flughermisþjálfunarbúnaður (e. flight simulation training device - FSTD), flugbann, rekstrarstjórn, höfuðstöðvar, forgangsröðun á skoðunum á hlaði, leiðréttingarbil og samkomulag um þjónustuleigu. Þessar skilgreiningar voru endurskoðaðar af hagsmunaaðilum á þeim skeiðum liðs-AR og liðs-OR er tengjast tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar og viðbragðsskjölum við athugasemdum.

51. Hvað varðar sérstakar athugasemdir við CRD OPS I þá voru gerðar breytingar á nokkrum skilgreiningum:

- 'ísingarvörn' og 'afísing' hafa verið skilmerkilega flokkuð sem ferli á jörðu niðri og ísingarvörn tengd flugvélum;
- 'sjónaukningarkerfi (e. enhanced vision systems - EVS)' hefur verið breytt til samræmingar við breytingu 34 á ICAO viðauka 6 - líta má svo á að þetta sé einungis ritstjórnarleg breyting.

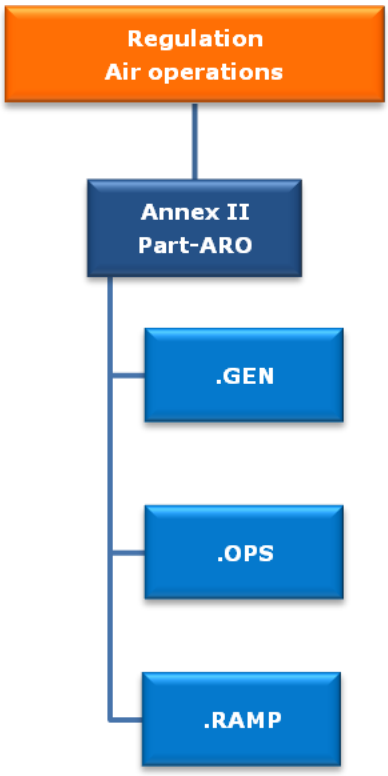
52. Loks var skilgreiningin á 'flutningaflug' færð í forsíðureglugerðina þar sem hún er lykill að skilningi á umfangi ýmissa viðauka við þessa reglugerð.

Viðauki II - Liður-ARO

I. Almennt

53. Liður-ARO, eins og hann er lagður til með þessu áliti, samanstendur af þremur undirliðum:

- Liður-ARO undirliður GEN, almennar kröfur;
- Liður-ARO undirliður OPS, sértækar kröfur er lúta að flugrekstri;
- Hluti-ARO undirliður RAMP, kröfur um skoðanir á hlaði á loftförum flugrekenda er lúta stjórnsýslulegu eftirliti annars ríkis.
- Mynd 3: Viðauki II Liður-ARO



54. Sá texti sem lagður er til í álitinu endurspeglar þær breytingar sem gerðar hafa verið á upphaflegum tillögum stofnunarinnar (eins og þær voru gefnar út í tilkynningum um fyrirhugaðar breytingar nr. 2008-22b og 2009-02d) að viðhöfðu almennu samráði, sem og frekari breytingar sem gerðar voru í kjölfar greiningar og mats á viðbrögðum við CRD. Undirliður GEN í lið-ARO er að mestu samræmdur undirlið GEN í lið-ARA (e. authority requirements on aircrew - ARA). Ákvæði um að flugrekendur verði að lýsa yfir hver starfsemi þeirra er eiga einungis við um flugrekstur og hafa ekki verið settar í reglugerðardrögin um flugáhafnir (lið-ARA). Öllum reglutilvísunum hefur verið breytt til að endurspegla nafnaheðina sem lögð var til í kjölfar ákvörðunar um að breyta reglukerfinu:

a. Ákvæðin sem áður tilheyrðu lið-AR tilheyra nú ákvæðum í "lið-ARO" ("O" stendur fyrir "aðgerðir" (e. operations - O) gagnstætt ARA, þar sem "A" stendur fyrir "flugáhöfn" (e. aircrew - A).

b. Fyrrum kafli IV í AR.GEN er nú sérstakur undirliður "ARO.RAMP".

c. Fyrrum undirliðurinn AR.OPS heitir nú "ARO.OPS".

Reglutölurnar (síðustu þrír tölustafirnir) hafa haldist óbreyttir nema í lið-ARO undirlið RAMP.

55. Taflan hér að neðan sýnir reglutilvísanirnar á hvert CRD og þetta álit, í álitsröð:

CRD reglutilvísun	CRD regluheiti	Reglutilvísun álits	Regluheiti álits
AR.GEN	**Almennar kröfur**	**ARO.GEN**	**ARO undirliður "Almennar kröfur"**
---	---	ARO.GEN.005	Umfang
AR.GEN.115	Umsjónargögn	ARO.GEN.115	Umsjónargögn
AR.GEN.120	Leiðir til að fullnægja skilyrðum	ARO.GEN.120	Leiðir til að fullnægja skilyrðum
AR.GEN.125	Upplýsingar til stofnunarinnar	ARO.GEN.125	Upplýsingar til stofnunarinnar
AR.GEN.135	Tafarlaus viðbrögð við öryggisvandamáli	ARO.GEN.135	Tafarlaus viðbrögð við öryggisvandamáli
AR.GEN.200	Stjórnunarkerfi	ARO.GEN.200	Stjórnunarkerfi
AR.GEN.205	Notkun viðurkenndra einninga	ARO.GEN.205	Úthlutun verkefna
AR.GEN.210	Breytingar á stjórnunarkerfinu	ARO.GEN.210	Breytingar á stjórnunarkerfinu
AR.GEN.220	Skráning	ARO.GEN.220	Skráning
AR.GEN.300	Viðvarandi umsjón	ARO.GEN.300	Umsjón
AR.GEN.305	Umsjónaráætlun	ARO.GEN.305	Umsjónaráætlun
AR.GEN.310	Frumvottunarferli - stofnanir	ARO.GEN.310	Frumvottunarferli - stofnanir
AR.GEN.315	Ferli fyrir útgáfu, endurfullgildingu, endurnýjun eða breytingu á skírteinum, áritunum eða vottorðum - einstaklingar	ARO.GEN.315	Ferli fyrir útgáfu, endurfullgildingu, endurnýjun eða breytingu á skírteinum, áritunum eða vottorðum - einstaklingar
AR.GEN.330	Breytingar - stofnanir	ARO.GEN.330	Breytingar - stofnanir
AR.GEN.345	Tilkynning - stofnanir	ARO.GEN.345	Tilkynning - stofnanir
AR.GEN.350	Niðurstöður og leiðréttandi aðgerðir - stofnanir	ARO.GEN.350	Niðurstöður og leiðréttandi aðgerðir - stofnanir
AR.GEN.355	Framfylgdaraðgerðir - einstaklingar	ARO.GEN.355	Niðurstöður og framfylgdaraðgerðir - einstaklingar
AR.OPS	**Flugrekstur**	**ARO.OPS**	**ARO undirliður "Flugrekstur"**
AR.OPS.100	Útgáfa flugrekstrarvottorðsins	ARO.OPS.100	Útgáfa flugrekstrarvottorðsins
AR.OPS.105	Samkomulag um sameiginleg	ARO.OPS.105	Samkomulag um sameiginleg

CRD reglutilvísun	CRD regluheiti	Reglutilvísun álits	Regluheiti álits
	flugnúmer		flugnúmer
AR.OPS.110	Leigusamkomulag	ARO.OPS.110	Leigusamkomulag
AR.OPS.200	Ferli fyrir sérstakt samþykki	ARO.OPS.200	Ferli fyrir sérstakt samþykki
AR.OPS.205	Viðurkenning á lista yfir lágmarksbúnað	ARO.OPS.205	Viðurkenning á lista yfir lágmarksbúnað
AR.OPS.210	Nánasta umhverfi	ARO.OPS.210	Ákvörðun nánasta umhverfis
---	---	ARO.OPS.215	Samþykki fyrir þyrluflug yfir fjandsamlegt umhverfi utan umferðarþungs svæðis
---	---	ARO.OPS.220	Samþykkt fyrir þyrluflug að eða frá almannaheillastað
---	---	ARO.OPS.225	Samþykkt fyrir starfsemi til einangraðs flugvallar
AR.GEN	**AR.GEN Kafli IV**	**ARO.RAMP**	**ARO undirliður "Skoðanir á hlaði"**
AR.GEN.405	Umfang	ARO.RAMP.005	Umfang
AR.GEN.415	Almennt	ARO.RAMP.100	Almennt
AR.GEN.420	Viðmið við forgangsröðun	ARO.RAMP.105	Viðmið við forgangsröðun
AR.GEN.425	Söfnun upplýsinga	ARO.RAMP.110	Söfnun upplýsinga
AR.GEN.430	Hæfniskröfur skoðunarmanna á hlaði	ARO.RAMP.115	Hæfniskröfur skoðunarmanna á hlaði
---	---	ARO.RAMP.120	Samþykkt þjálfunarstofnana
AR.GEN.435	Framkvæmd skoðana á hlaði	ARO.RAMP.125	Framkvæmd skoðana á hlaði
AR.GEN.440	Flokkun niðurstaðna	ARO.RAMP.130	Flokkun niðurstaðna
AR.GEN.445	Eftirfylgni við niðurstöður	ARO.RAMP.135	Eftirfylgni við niðurstöður
AR.GEN.450	Flugbann loftfars	ARO.RAMP.140	Flugbann loftfars
AR.GEN.455	Skýrslugerð	ARO.RAMP.145	Skýrslugerð
AR.GEN.460	Samræmingarverkefni stofnunar	ARO.RAMP.150	Samræmingarverkefni stofnunar
AR.GEN.465	Ársskýrsla	ARO.RAMP.155	Ársskýrsla
AR.GEN.470	Upplýsingar til almennings	ARO.RAMP.160	Upplýsingar til almennings
Liður-AR	**Viðbætur**	**Liður-ARO**	**Viðbætur**
Viðauki IV	Flugrekstrarleyfi	Viðauki I	Flugrekstrarleyfi
Viðauki V	Rekstrarlýsingar	Viðauki II	Rekstrarlýsingar
Viðauki VI	Listi yfir sérsamþykki	Viðbætir III	Listi yfir sérsamþykki
Viðauki I	Staðlað skýrslueyðublað	Viðauki IV	Staðlað skýrslueyðublað
Viðauki II	Vottunareyðublað fyrir skoðun á hlaði	Viðauki V	Vottunareyðublað fyrir skoðun á hlaði
Viðbætir III	Hlaðskoðunarskýrsla	Viðauki VI	Hlaðskoðunarskýrsla

Tafla 1: Millivísun á CRD-áliti fyrir lið-ARO

II. Samráð

56. NPA 2008-22 var birt á heimasíðu EASA (http://www.easa.europa.eu) þann 31. október 2008. NPA 2009-02 var birt þann 30. janúar 2009. Samráðstímabilið fyrir þessi NPA var lengt í samræmi við grein 6(6) í reglusetningarferlinu[7], að beiðni hagsmunaaðila, til að tryggja skörun við tímasetningu fyrstu útvíkkunar tilkynninga um fyrirhugaðar breytingar[8]. Við lokadagsetningarnar 28. maí 2009 (tilkynning um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-22) og 31. júlí 2009 (tilkynning um fyrirhugaða breytingu nr. 2009-02), hafði stofnunin tekið á móti 9.405 athugasemdum sem áttu við liði-AR og OR frá yfir 400 athugasemdaaðilum, þar á meðal flugmálastjórnum ríkja, fagstofnunum, einkafyrirtækjum og einstaklingum. Heildarfjöldi athugasemda fyrir báðar tilkynningar um fyrirhugaðar breytingar var 18.243.

57. Endurskoðun athugasemda var framkvæmd í samræmi við sameiginlega nálgun fyrir útvíkkun ESB-hæfis sem stofnunin og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins setur, og stjórnarráðið og EASA-nefndin votta.[9]

58. Hinir breyttu reglutextar voru ræddir ítarlega við endurskoðunarhópa reglusetningarinnar sem settir voru á fót fyrir tilkynningar um fyrirhugaðar breytingar nr. 2008-22 og 2009-02. Samsetning endurskoðunarhópanna byggðist á upphaflegu uppkastshópunum sem settir voru á fót fyrir reglusetningarverkefni OPS.001 og FCL.001. Aðild að þessum upphaflegu uppkastshópum var útvíkkuð svo að fulltrúar hagsmunaaðila væru ennfremur aðilar, sem og einn fulltrúi frá stöðlunardeild stofnunarinnar, í samræmi við reglur er gilda um aðildarferli reglusetningarhópa. Liður-AR var unninn samhliða lið-OR til að tryggja samræmi í niðurstöðum og skilvirkni í endurskoðunarferlinu. Endurskoðunarferlið fól einnig í sér nána samræmingu við endurskoðunarhópana sem settir voru á fót fyrir tæknilegar kröfur flugreksturs (OPS) (tilkynning um fyrirhugaða breytingu nr. 2009-02b) og samráð uppkastshópana sem stofnsettir voru fyrir aðra útvíkkun (flugvellir, flugumferðarstjórnun, flugleiðsöguþjónusta).

59. CRDs fyrir lið-AR og lið-OR sem veittu samantekt athugasemda og svör stofnunarinnar þar að lútandi og hinn breytti texti voru gefin út á vefsvæði stofnunarinnar þann 4. október 2010. CRDs hafði að geyma lista yfir alla einstaklinga og/eða stofnanir sem höfðu veitt athugasemdir. Við lokun dags þann 6. desember 2010 tók stofnunin á móti 1.020 athugasemdum frá yfir 70 aðilum vegna liðs-AR og liðs-OR, þar á meðal flugmálayfirvöldum frá Austurríki, Belgíu, Þýskalandi, Frakklandi, Finnlandi, Ítalíu, Írlandi, Hollandi, Noregi, Spáni, Svíþjóð, Sviss og Bretlandi, sem og fagstofnunum, stofnunum sem ekki eru reknar í hagnaðarskyni, einkafyrirtækjum og nokkrum einstaklingum. Flugmálastjórn Bandaríkjanna (FAA) endurskoðaði einnig CRDs og hafði engar athugasemdir fram

---

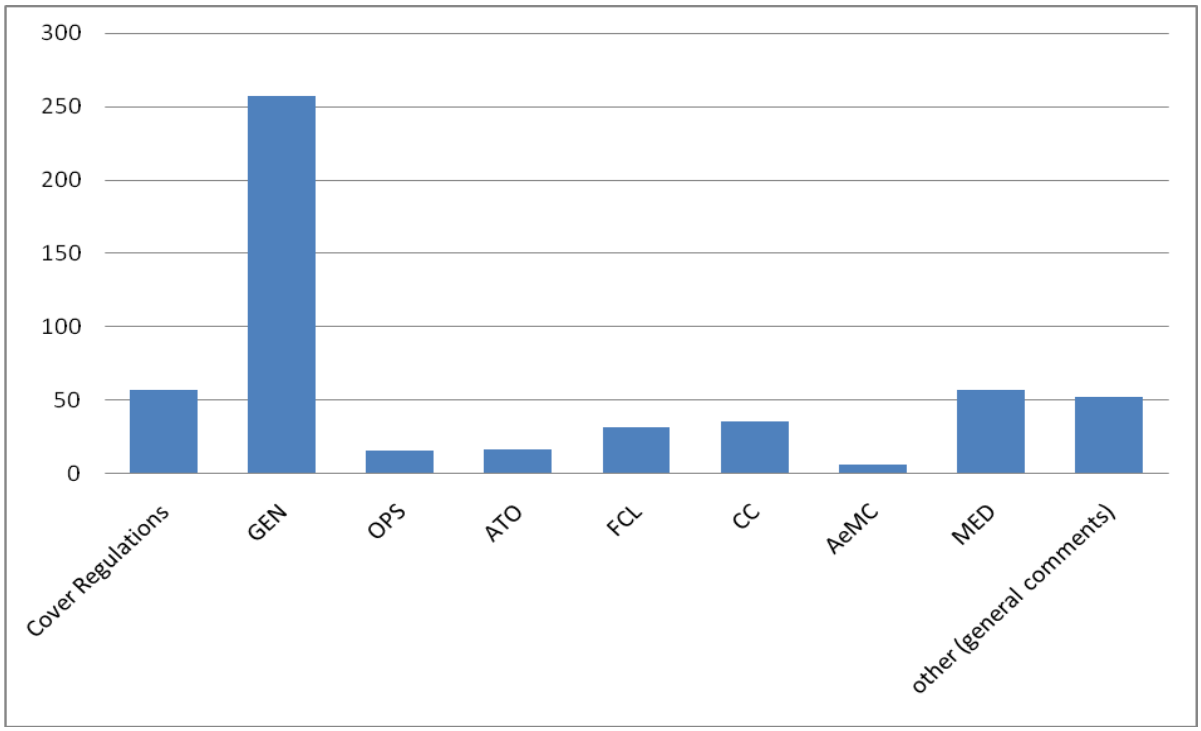
7 Ákvörðun stjórnarráðs EASA nr. 08-2007, sem breytir og kemur í stað reglusetningarferlisins, og samþykkt var á fundi stjórnarráðsins nr. 03/2007 þann 13. júní 2007 (http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php).

8 Nánar tiltekið, tilkynning NPA 2008-22, um stjórnvalds- og stofnanakröfur, og NPA 2009-02, um útfærslureglur fyrir flugrekstur ESB rekstraraðila (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.

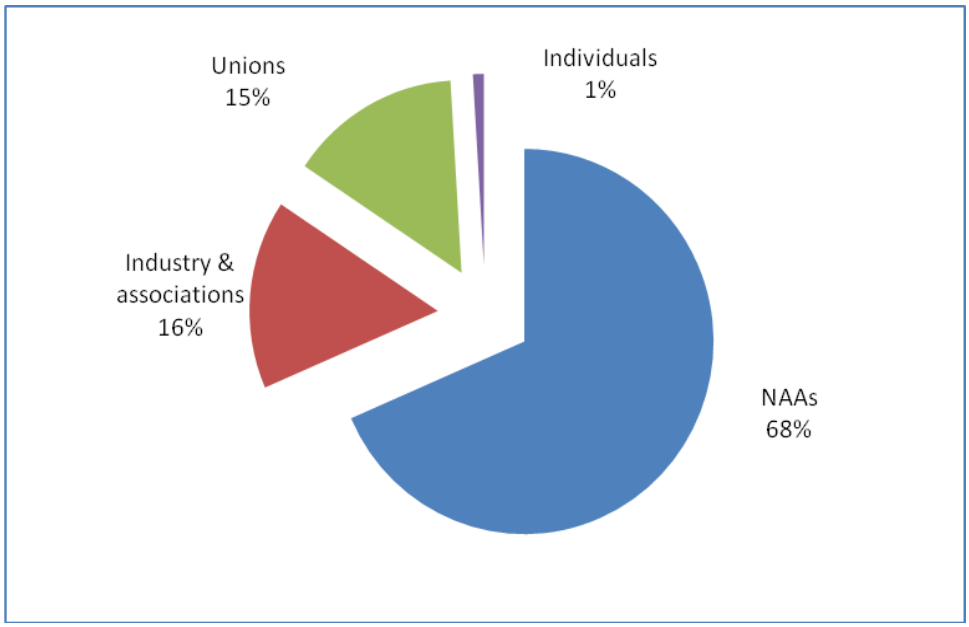
að færa. Af öllum þeim viðbrögðum sem bárust, áttu 530 við lið-AR og 490 við lið-OR. Meirihluti viðbragðanna var vegna undirliðs GEN. U.þ.b. 20% af viðbrögðunum 1.020 voru vegna AMCs og GM við lið-AR og lið-OR.

Grafið að neðan sýnir dreifingu viðbragðanna við lið-AR einungis fyrir hina ýmsu undirliði.



Mynd 4: Viðbrögð við lið-AR - dreifing

60. Uppruna viðbragðanna er að finna hér að neðan. Hafandi í huga að viðbrögð sem eiga uppruna sinn hjá fulltrúasamtökum iðnaðarins eru vanalega send í nafni einstakra meðlima þeirra, það má því gera ráð fyrir að hlutdeild samtaka í iðnaðinum sé of lág í þessu grafi. Sú staðreynd að meirihluti viðbragðanna eigi uppruna sinn hjá flugmálastjórnum ríkja kemur hins vegar ekki á óvart.



Mynd 5: Viðbrögð við lið-AR - uppruni

III. Umfang og nothæfni

61. Þó að þetta álit eigi einungis við um CAT-rekstur, á liður-ARO, eins og hann birtist í þessu áliti, við um allar tegundir flugreksturs, þeirra á meðal flugrekstur í viðskiptalegum tilgangi annan en CAT, tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum og öðru en flóknum vélknúnum loftförum. Þetta á að tryggja að í lok innleiðingarferlisins verði reglurnar nákvæmar og samkvæmar fyrir allar tegundir flugreksturs (í viðskiptalegum tilgangi og tómstundaflug). Lögð er áhersla á að sérhver , sem er ætlað að ná til annars reksturs en CAT, verður í gildi meðan beðið er innleiðingar á áliti sem hefur að geyma viðeigandi tæknikröfur (t.d. lið-NCC, lið-NCO, lið-SPO).

Undirliður GEN í lið-ARO skilgreinir sameiginlegar kröfur fyrir lögbær stjórnvöld; hann samanstendur af þremur köflum:

- Hluti 1 Almennt;
- Hluti 2 Stjórnun; og
- Hluti 3 Eftirlit, vottun og framfylgd.

62. Þessir hlutar útfæra viðeigandi greinar grunnreglugerðarinnar hvað varðar samskipti milli samþykktra stofnana og lögbæra stjórnvaldsins, samvinnu og upplýsingamiðlun milli lögbærra stjórnvalda og við stofnunina, samþykki á leiðum til að fullnægja skilyrðum öðrum en þeim sem stofnunin hefur kveðið á um, þörfina á því að bregðast tafarlaust við öryggisvandamáli, sem og skilyrði til útgáfu, viðhalds, breytingar, takmörkunar, sviptingar eða afturköllunar vottorða og samþykkja. Undirliður GEN hefur ennfremur að geyma kröfur fyrir viðkomandi stofnun og stjórnunarkerfi lögbærra stjórnvalda sem eiga á beinan hátt við umsjónargetu lögbærra stjórnvalda.

Grunnreglugerð	Stjórnvaldskröfur
Grein 2(2)(d) Markmið Grein 15 Upplýsinganet	Öryggisáætlun (forsíðureglugerð grein 3)
Grein 18 Ráðstafanir stofnunarinnar Grein 19 Álit, vottanir og leiðsagnarefni	Aðferðir til að uppfylla kröfur (ARO.GEN.120)
Grein 7 Flugmenn	Umsjónargeta (Forsíðureglugerð grein 4) Eftirlit (ARO.GEN.300) Eftirlitsáætlun (AOR.GEN.305) Frumvottun (ARO.GEN.310 & 315) Breytingar - stofnanir (ARO.GEN.330) Niðurstöður - stofnanir (ARO.GEN.350) Niðurstöður og framfylgd - persónur (ARO.GEN.355)
Grein 7 Flugmenn (ATOs, AeMCs, FSTDs)	
Grein 8 Flugrekstur	
Grein 8(4) Flugrekstur - Öryggis- og þjónustuliðar	
Grein 10 Umsjón og framfylgd	Eftirlit (ARO.GEN.300) Eftirlitsáætlun (ARO.GEN.305) Niðurstöður (ARO.GEN.350) Framfylgd - persónur (ARO.GEN.355)
Grein 13 + Viðauki V - Viðurkenndar einingar	Úthlutun verkefna (ARO.GEN.205)
Grein 15 Upplýsinganet	Upplýsingar til stofnunarinnar (ARO.GEN.125) Eftirlitsáætlun (ARO.GEN.305) Stjórnunarkerfi (ARO.GEN.200)
Grein 14 Sveigjanleikaákvæði Grein 15 Upplýsinganet Grein 22(1) Vottun flugrekstrar	Tafarlaus viðbrögð við öryggisvandamáli (ARO.GEN.135)
Grein 24 Vöktun reglubeitingarinnar	Stjórnunarkerfi (ARO.GEN.200) Breytingar á stjórnunarkerfinu (ARO.GEN.210)
Grein 54 Skoðun á aðildarríkjum	Breytingar á stjórnunarkerfinu (ARO.GEN.210) Skráning (ARO.GEN.220)

Tafla 2: Greinar grunnreglugerðarinnar og samsvarandi stjórnvaldskröfur

63. Til samræmis við heildarnálgunina, hefur verið gert uppkast af kröfunum í undirlið GEN í því augnmiði að tryggja samræmi og samhæfni eins og hægt er með viðeigandi reglum um flugvelli, flugumferðarstjórn/flugleiðsöguþjónustu og lofthæfi. Hafandi í huga almenn einkenni tillagðra útfærslureglna, þá taka þær tilhlýðilegt tillit til mikilvægra atriða (e. critical elements – CE) öryggiseftirlitskerfisins sem Alþjóðaflugmálastofnunin skilgreinir[10], þá einkum er varðar:

- CE-3: Almenningsflugkerfi ríkis og öryggisumsjónarhlutverk
- CE-4: Hæfni og þjálfun tæknimanna meðal starfsfólks
- CE-5: Tæknileg leiðsögn, verkfæri og veiting upplýsinga sem mikilvægar eru fyrir öryggi
- CE-6: Leyfisveiting, vottun, heimild og/eða samþykkisskyldur

[10] Sjá ICAO skjal 9735 *Endurskoðunarhandbók fyrir öryggisumsjón*, 2. útgáfa – 2006, viðauki C – með því að meta skilvirka innleiðingu mikilvægra atriða öryggiseftirlitskerfis, ákvarðast geta ríkis til öryggiseftirlits sem hluti af ICAO-endurskoðunaráætluninni um alþjóðlegt öryggiseftirlit.

- CE-7: Eftirlitsskyldur
- CE-8: Lausn öryggisvanda.

64. ICAO-staðlar um innleiðingu opinberrar öryggisáætlunar (e. State Safety Programme) krefjast þess að ríki komi á fót ferlum til að tryggja skilvirka vöktun þessara mikilvægu atriða11. Því er kröfunum sem lagðar eru til í undirlið GEN ætlað að styðja aðildarríki í viðleitni þeirra til að innleiða öryggisáætlanir.

65. Tillagðar reglur notast ennfremur við viðkomandi ákvæði EU-OPS undirliðs C "vottun og eftirlit með flugrekanda"[12] og ákvæði sem voru fyrir hendi í JAA JIP. Útfærslureglur og tengdar viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur í undirlið GEN í lið-ARO eru í fullu samræmi við viðeigandi staðla um öryggiseftirlit í ICAO viðauka 6 lið 1 viðbæti 5 og lið 3 viðbæti 1.

ICAO viðauki 6 liður 1 - viðbætir 5 **ICAO viðauki 6 liður 1 - viðbætir 5**	**Reglur EASA og tengdar viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur/leiðbeiningarefni**
1. Frumlöggjöf flugs	grunnreglugerðin ORO.GEN.140
2. Sértækar rekstrarreglugerðir	Reglugerð (EB) nr. 216/2008; Grunnkröfur, Reglugerð (EB) nr. 2042/2003[13] Liður-ARO undirliður OPS
3. Uppbygging CAA og öryggisumsjónarhlutverk	ARO.GEN.200(a)(2) nægilegur starfsmannafjöldi Forsíðureglugerð grein 4
4. Tæknileg leiðsögn	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200(a)(1)
5. Hæfir tæknimenn meðal starfsfólks	ARO.GEN.200(a)(2) GM1 og 2-ARO.GEN.200(a)(2)
6. Leyfisveiting og vottunarskyldur	ARO.GEN.200(a)(1) - AMC1-ARO.GEN.305(b)-OPS ARO.GEN.310 - AMC1-ARO.GEN.310(a)-OPS
7. Áframhaldandi eftirlitsskyldur	ARO.GEN.200(a)(1); ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305(b)
8. Lausn öryggismála	ARO.GEN.200(a)(1) og ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

Tafla 3: Samsvörun milli viðeigandi ICAO-staðla fyrir eftirlit og liðs-ARO / liðs-ORO

11 Sjá ICAO viðauka 1 viðhengi C og ICAO viðauka 6 viðhengi J "Rammi fyrir opinberu öryggisáætlunina" § 3.1.

12 Reglusamanburðartöflur fyrir EU-OPS OG JAR-OPS 3 voru veittar með viðbragðsskjölum við athugasemdum við lið-AR og lið-OR, sbr. http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf.

13 Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003, um áframhaldandi lofthæfi loftfara og annarra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar og til samþykki fyrir fyrirtækjum og starfsfólki á þessu sviði. *Stjórnartíðindi EB L 315, 28.11.2003, bls. 1.*

66. Með því að leggja til sameiginlegar kröfur sem beita má við allar gerðir vottunar og samþykkis, útfærir undirliður GEN í lið-ARO niðurstöður JAA COrA skýrslunnar hvað varðar árangurstengt eftirlit, einfaldaða samþykktarferla sem gefa samræmi í samþykki stofnana, þar sem slíkt samræmi er nauðsynlegt svo að stofnanir megi útfæra skilvirk (öryggis)stjórnunarkerfi. ICAO markmið þess að innleiða SMS á öllum sviðum flugs leiðir óumflýjanlega til sömu grunnmeginreglna stofnanastjórnunar og -samþykkis.

67. Liður-ARO byggir á núgildandi regluefni og leggur til kröfur sem eru að fullu aðlagaðar viðkomandi ICAO-stöðlum fyrir öryggiseftirlitskerfi ríkja. Því er kjarni stjórnvaldsverkefnanna í útfærslureglunum, sem lagðar eru til með þessu áliti, í meginatriðum ekki frábrugðinn þeim sem lögbær stjórnvöld eru þegar að inna af hendi í dag. Öll viðbótarverkefni eru réttlætt, annað hvort á beinan hátt í grunnreglugerðinni (þ.e. útfærsla þeirra greina sem hafa að gera með fyrstu útvíkkunina, meginmarkmið grunnreglugerðarinnar hvað varðar öryggi, stöðlun og samræmingu) eða í þeim ICAO-stöðlum er lúta að gerð opinberrar öryggisáætlunar.

ARO.GEN Kafli 1 - Almennt

68. Kafli 1 bætir almennum kröfum sem eiga við lögbær stjórnvöld við kröfurnar fyrir aðildarríki sem skilgreindar eru á stigi forsíðureglugerðarinnar (grein 4 - eftirlitsgeta). Hann miðar fyrst og fremst að því að stuðla að samvinnu og upplýsingamiðlun milli stjórnvalda og stofnunarinnar, sem og á milli stjórnvaldanna sjálfra. Þessi ákvæði eiga rætur að rekja til hinna háttsettu krafna sem er að finna í grunnreglugerðinni (einkum í greinum 5(5); 7(6); 8(5); 10; 15; 22(1) og 24). Kafli 1 hefur einnig að geyma einnig skyldur er lúta að eftirlitsgögnum. Þær eru viðbót við viðeigandi ákvæði um eftirlitsgetu sem er að finna í forsíðureglugerðinni með tilvísun í mikilvæg atriði ICAO CE-5 "Tæknileg leiðsögn, verkfæri og veiting upplýsinga sem mikilvægar eru fyrir öryggi".

69. Í kafla 1 er þess ennfremur krafist að lögbær stjórnvöld veiti stofnuninni upplýsingar er varða öryggi (ARO.GEN.125(b)). Þrátt fyrir að tilskipun 2003/42/EB[14] hafi innleitt hugtakið um lögbundnar öryggisskýrslur þegar alvarleg atvik verða, var skoðunin sú að tengdar útfærsluaðgerðir[15] geri ekki ráð fyrir skýrum kröfum þess efnis að stofnunin þurfi að fá allar tiltækar öryggisupplýsingar á viðeigandi formi. Tilkynna ætti stofnuninni um mál er tengjast hönnun, rekstrarhæfigögnum (e. operational suitability data - OSD) og rekstraröryggi eins og tilgreint er í evrópsku flugöryggisáætluninni (e. European Aviation Safety Programme - EASP) eða á sviðum sem eru sérstaklega tilgreind *af stofnuninni sem öryggisvandamál*. AMC efni verður innifalið fyrir AR.GEN.125(b) sem útkoma þeirrar vinnu sem nú er yfirstandandi innan ramma innra atvikatilkynningarkerfis (e. Internal Occurrence Reporting System, IORS)

---

14 Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2003/42/EB frá 13. júní 2003 um atvikatilkynningu í almenningsflugi, (*Stjórnartíðindi Evrópu L 167, 4.7.2003, bls. 23).*

15 Grein 2 í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1321/2007 frá 12. nóvember 2007 sem gerir grein fyrir útfærslureglum til samþættingar á upplýsingum í miðlæga geymslu um atvik í almenningsflugi sem skipst er á í samræmi við tilskipun 2003/42/EB frá Evrópuþinginu og ráðinu er lýtur að EES (*Stjórnartíðindi Evrópu L 294, 13.11.2007, bls. 3*).

stofnunarinnar. Á móti færir þetta stofnuninni mikilvægt verkfæri til þróunar á árlegu öryggisendurskoðuninni sem löggjafinn falaðist eftir[16].

70. Kafli 1 hefur að geyma kröfur um úrvinnslu á aðferðum til að uppfylla kröfur sem eru aðrar en þær viðurkenndu aðferðir til að uppfylla kröfur sem gefnar eru út af stofnuninni. Hugtakið viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur (e. Acceptable Means of Compliance - AMS), sem vísað er til í greinum 18 og 19 í grunnreglugerðinni, er fyrst og fremst notað til að útlista tækni-/verklagsefni sem aðildarríki og iðnaðurinn nota við innleiðingu grunnreglugerðarinnar og útfærslureglna hennar. Í þessu tilliti sýnir AMC fram á leiðir til að uppfylla regluna. Þar sem efni þar að lútandi sem gefið er út af stofnuninni er ekki af löggjafarlegum toga, getur það ekki stofnað til skyldu lögbundinna einstaklinga og þeir geta ákveðið að sýna fram á fylgni við viðeigandi kröfur eftir öðrum leiðum. Hins vegar ætlaðist löggjafinn til þess að slíkt efni gæfi umsækjendum lagalega vissu og að það stuðlaði að samræmdri útfærslu, og hefur því veitt því forsendu fylgni við regluna. AMC skuldbinda lögbær stjórnvöld á þann hátt að það verður að viðurkenna lögbundna einstaklinga sem uppfylla þær, sem svo að þeir uppfylli lögin. Hins vegar er veittur sveigjanleiki þar sem hagsmunaaðilar geta lagt fyrir sitt lögbæra stjórnvald aðrar leiðir til að fullnægja skilyrðum og síðan er hægt samþykkja og útfæra þessar aðrar leiðir til að fullnægja skilyrðum, að því gefnu að þeir geti sýnt fram á að hægt sé að ábyrgjast jafngilt öryggisstig.

71. Tillagan sem lögð var fram með CRD miðaði að því að tryggja samræmda úrvinnslu lögbærra stjórnvalda á slíkum öðrum leiðum og veita algjört gagnsæi, sem skortur er á í núverandi kerfi. Lagalegan grundvöll fyrir kerfi annarra aðferða til að uppfylla kröfur og skyldur lögbærra stjórnvalda má meðal annars finna í greinum 5(5), 7(6) og 8(5) í grunnreglugerðinni, sem kveða á um að taka skuli upp útfærslureglur um hvernig eigi að gefa út, viðhalda og breyta vottorðum og samþykki. Þar sem aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur eru aðallega valkostur fyrir umsækjendur til að sýna fram á fylgni við útfærslureglurnar, taldi stofnunin það nauðsynlegt að setja á fót ferli fyrir bæði umsækjendur og yfirvöld til að takast á við þessar aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur. Hvað varðar hlutverk og skyldur sem innifaldar eru fyrir stofnunina, er lagalegur grunnur þeirra í því valdi sem eignað er stofnuninni til vöktunar á útfærslu reglna af lögbærum stjórnvöldum og til stöðlunar á starfsemi þeirra (sjá grunnreglugerð, greinar 10 og 24).

72. Með tilliti til stöðlunar og samræmingar, er kveðið á um skyldu fyrir lögbært stjórnvald þess efnis að tilkynna stofnuninni um hverja aðra leið til að fullnægja skilyrðum sem það hefur samþykkt eða er að nota, sem og að gera tiltæka öllum stofnunum og einstaklingum sem eru undir umsjón þess þá aðra leið til að fullnægja skilyrðum sem það lögbæra stjórnvald notar til þess að ná fram fylgni við viðeigandi reglur. Þetta innleiðir nýtt verkefni fyrir lögbær stjórnvöld, sem hins vegar er hægt að útfæra á grundvelli núverandi kerfa og ferla; því er þess vænst að sú byrði sem bætist við sé takmörkuð.

73. Það kom berlega í ljós í gegnum athugasemdirnar við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu og viðbragðsskjalið við athugasemdum að meirihluti hagsmunaaðila aðhylltist kerfisbundna fyrirfram athugun af hálfu stofnunarinnar á öllum öðrum aðferðum til að uppfylla kröfur áður en þær eru samþykktar og/eða innleiddar af lögbærum stjórnvöldum. Meginrökin eru þau að viðhalda jafnréttisgrundvelli og að

[16] Grein 15(4) í grunnreglugerðinni.

eyða þeirri óvissu sem býr að baki þeirri staðreynd að síðar má véfengja aðrar leiðir til að fullnægja skilyrðum sem samþykktar eru af lögbæru stjórnvaldi án inngrips stofnunarinnar, til dæmis á meðan á stöðlunareftirliti stendur. Grunnreglugerðin inniheldur ekki umboð til slíks fyrirfram samþykkis stofnunarinnar þar sem hún lætur aðildarríkjunum eftir útfærslu reglnanna. Því er ekki hægt að taka á þessum málum samkvæmt núgildandi lagakerfi. Hins vegar, til að taka tillit til áhyggna hagsmunaaðila, er gert ráð fyrir mildandi þætti með því að skýra kröfuna á hendur lögbæru stjórnvaldi um að koma á fót kerfi sem metur reglulega og stýrir öllum öðrum aðferðum til að uppfylla kröfur sem það eða aðrar stofnanir sem lúta eftirliti þess nota. Í þessu samhengi er mikilvægt að geta þess að notkun annarra aðferða til að uppfylla kröfur, sem samþykktar eru af lögbæru stjórnvaldi, takmarkast við þá ákveðnu stofnun. Aðrar stofnanir sem óska þess að nota sams konar aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur verða að vinna úr þeim á ný með sínu lögbæra stjórnvaldi.

74. Að lokum, til að svara athugasemdum við viðbragðsskjöl við athugasemdum, einfaldaði stofnunin skilgreiningarnar með því að eyða hugtakinu "viðbótaraðferðir til að uppfylla" og útvíkka skilgreininguna í "aðrar aðferðir til að uppfylla" til að ná yfir aðferðir sem gefa aðra möguleika en núverandi viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur og nýjar leiðir til að koma á fylgni við grunnreglugerðina og útfærslureglur hennar þar sem engar tengdar viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur hafa verið teknar upp af stofnuninni.

ARO.GEN Kafli 2 - Stjórnun

75. Reglurnar í kafla 2 krefjast þess að lögbær stjórnvöld komi á fót og viðhaldi stjórnunarkerfi til að uppfylla skyldur sínar og sinna ábyrgð eins og fellt er inn í lið-ARO. Meginatriði slíks stjórnunarkerfis líkja eftir dæmigerðum kröfum stjórnunarkerfis sem eiga við um stofnanir:

- skjalfestar stefnur og ferli;
- nægilega og viðeigandi hæft starfsfólk, þar á meðal skyldan til að áætla fáanleika starfsfólks;
- útnefning stjórnunarstarfsfólks fyrir mismunandi svið starfsemi;
- viðunandi aðstaða og aðbúnaður;
- vöktun fylgni við stjórnunarkerfið, þar á meðal tilnefning einstaklings eða hóps einstaklinga sem bera ábyrgð á fylgnivöktun:
- þörfin á því að tryggja að vottunar- og umsjónarverkefni sem framkvæmd eru fyrir hönd lögbæra stjórnvaldsins samræmist viðeigandi kröfum;
- kerfi til að auðkenna breytingar sem hafa áhrif á stjórnunarkerfið og til að grípa til aðgerða til að tryggja áframhaldandi árangur þess; og
- gagnavörslukerfi í því skyni að tryggja rekjanleika framkvæmdra aðgerða.

76. Þessar stjórnunarkerfiskröfur fá viðbót frá sértækri kröfu um að stofnsetja ferli til árangursríkrar upplýsingamiðlunar og aðstoðar við önnur stjórnvöld, sem lýsir nánar kröfunum í grein 15(1) í grunnreglugerðinni. Hinar sameiginlegu kröfur fyrir stjórnunarkerfi lögbærra stjórnvalda sem lagðar eru til með kafla 2 tengjast á beinan hátt mikilvægum ICAO-atriðum öryggiseftirlitskerfa, CE-4 "Hæfni og

þjálfun tæknimanna meðal starfsfólks" og CE-5 "Tæknileg leiðsögn, verkfæri og veiting upplýsinga sem mikilvægar eru fyrir öryggi". Þessar kröfur styðja við útfærslu opinberra öryggisáætlana og skulu stuðla að sköpun skilvirks eftirlitskerfis sem hvetur lögbundnar stofnanir til þess að innleiða stjórnunarkerfi í samræmi við lið-ORO.

77. Með það í huga að styðja við stöðlunarferlið og auðvelda framgang þess ferlis í átt að stöðugri vöktun[17], krefst kafli 2 þess af lögbærum stjórnvöldum að þau láti stofnuninni í té viðeigandi skjöl er varða stjórnunarkerfi þeirra og breytingar þar á.

78. Hvað varðar ARO.GEN.205, vefengdu sum aðildarríkin innfellingu sérstakra ákvæða í lið-ARO, og héldu því fram að grein 13 í grunnreglugerðinni og viðauki V tækju á þessu máli af nægjanlegum þunga. Á móti telur stofnunin að grunnreglugerðin taki ekki á því hvernig tryggja skuli hinar tilgreindu skyldur og mun því halda sig við ákvæðin, í breyttri útgáfu: Reglan fjallar nú um úthlutun lögbærs stjórnvalds á vottunar- og umsjónarverkefnum til lögaðila eða einstaklinga og beinir sjónum að þeim viðmiðunum sem settar eru. Markmið slíkra sértækra reglna er að ábyrgjast að öll vottunar- og umsjónarverkefni sem innt eru af hendi fyrir hönd lögbæra stjórnvaldsins samræmist viðeigandi kröfum, líkt og er krafist af stofnunum þegar gerðir eru samningar um starfsemi innan umfangs samþykkis þeirra. Þessi nýja útfærsluregla á beint við þegar verið er að tryggja hátt öryggisstig vottunar- og umsjónarstarfsemi lögbærs stjórnvalds, sem og samræmda útfærslu viðeigandi ákvæða grunnreglugerðarinnar. Þessi nýja regla brýtur ekki í bága við svigrúm aðildarríkja til tilnefningar á einni eða fleiri einingum sem lögbæru stjórnvaldi eins og skilgreint er í forsíðureglugerð grein 4.1; hún á við hvert lögbært stjórnvald sem aðildarríki tilnefnir.

79. Á meðan ákvæðin í kafla 2 eiga rætur að rekja til núverandi krafna, eins og þeirra sem er að finna í hluta B í reglugerð (EB) nr. 2042/2003 á sviði skipulags lögbærs stjórnvalds, hæfni og þjálfunar, ferla, aðstöðu og skráningar þess ásamt fleiru, krefjast þær nokkurra nýrra verkefna af lögbærum stjórnvöldum:

   a. sending ferla og breytingar þar á til stofnunarinnar, upplýsingar til stofnunarinnar varðandi breytingar sem hafa á áhrif stjórnunarkerfið (ARO.GEN.200(d) og ARO.GEN.210(c));

   b. skilgreining og útfærsla ferla til þátttöku í gagnkvæmri upplýsingamiðlun og aðstoð við önnur lögbær stjórnvöld ARO.GEN.200(c); og

   c. útfærsla fylgnivöktunarkerfis sem nær til innri endurskoðunarferla og öryggisáhættuferla (ARO.GEN.200 (a)(4);(5)), þar á meðal útfærsla kerfis til að meta í upphafi og framvegis lögaðila og einstaklinga sem framkvæma vottunar- eða eftirlitsverkefni fyrir hönd lögbæra stjórnvaldsins (ARO.GEN.205).

80. Aftur á móti hvað varðar verkefni a. og b. má gera ráð fyrir því að stjórnvöld geti treyst á fyrirliggjandi aðföng og samskiptaleiðir, á það er fallist að útfærsluverkefni c. geti krafist viðbótaraðfanga. Í grein 4(4) í forsíðureglugerðinni

[17] Stöðuga vöktunaraðferðin (e. The Continuous Monitoring Approach - CMA) mun fela í sér stofnsetningu kerfis sem vaktar aðildarríki stöðugt með samstilltri og samræmdri nálgun. Vöktun á öryggisumsjónargetu aðildarríkja verður grundvölluð á eftirfarandi fjórum lykilþáttum: (1) söfnun og fullgildingu öryggisgagna, (2) greiningu og mælingu á stigum öryggisumsjónargetu, (3) auðgreiningu vankanta og mati á tengdri hættu, (4) þróun og innleiðingu á áætlunum til að draga úr hættu.

er kveðið skýrt á um ábyrgð aðildarríkja hvað það varðar að láta lögbærum stjórnvöldum í té nauðsynlega umsjónargetu og aðföng til framkvæmdar á verkefnum sínum í samræmi viðeigandi kröfur. Þetta skal vera lagalegur grundvöllur þess að fjármögnun allra viðbótarverkefna sé tryggð. Í þessu samhengi er vert að geta þess að árangursríkt stjórnunarkerfi, að meðtalinni árangursríkri fylgnivöktun og öryggisáhættumati, á einnig að hjálpa til að tryggja hagkvæmni í vottunar- og eftirlitsferlum og auðvelda innleiðingu opinberrar öryggisáætlunar.

81. Ennfremur reifa ákvæðin í kafla 2 nú skyldurnar:

   a. á hendur lögbærum stjórnvöldum þess efnis að viðhalda lista yfir öll vottorð stofnana, FSTD-hæfnivottorð og leyfi starfsmanna, áritanir, vottorð eða vottanir sem gefnar hafa verið út (ARO.GEN.220(b));

   b. á hendur lögbærum stjórnvöldum um að halda skýrslur varðandi mat á öðrum aðferðum til að uppfylla kröfur sem lagðar eru til af stofnunum sem heyra undir vottun og mat á öðrum aðferðum til að uppfylla kröfur sem notaðar eru af lögbæra stjórnvaldinu sjálfu (ARO.GEN.220(a)(11)); og

   c. að útfæra kerfi til að áætla fáanleika starfsfólks (ARO.GEN.200(a)(2)).

82. Þrátt fyrir að núverandi reglur feli ekki í sér slíkar skýrar kröfur, má gera ráð fyrir því að lögbær stjórnvöld hafi á að skipa kerfum sem krafist er til fylgni á þessum nýju kröfum sem eru hluti af stjórnun þeirra á vottorðum og samþykkjum og starfsmannastjórnun þeirra.

ARO.GEN Kafli 3 – Eftirlit, vottun og framfylgd

83. Þessi hluti innan liðs-ARO undirliðs GEN færir lögbærum stjórnvöldum nauðsynleg undirstöðuatriði um samskipti við lögbundnar stofnanir og einstaklinga. Hann lýsir almennum meginreglum umsjónar, tekur á atriðum umsjónaráætlunarinnar og lýsir hinum sértæku aðgerðum, hlutverkum og skyldum lögbærra stjórnvalda fyrir vottunar-, viðvarandi umsjónar- og framfylgdarferli. Hann byggist á stofnsettum ferlum í núgildandi reglugerðum. Reglurnar um umsjón taka tillit til hinna háttsettu krafna sem er að finna í grunnreglugerðinni í því skyni að tryggja að umsjón sé ekki takmörkuð við stofnanir og einstaklinga sem vottaðir eru af lögbæra stjórnvaldinu.

84. Viðeigandi ákvæði eiga rætur að rekja til JAA JIPs til JAR-OPS og JAR-FCL, sem og núgildandi krafna hluta B í reglugerðum (EB) nr. 1702/200318 og 2042/2003. Viðeigandi greinar grunnreglugerðarinnar eru fyrir OPS: 8(5); fyrir FCL: 7(6); fyrir samstarfsumsjón; Greinar 10, 11 og 15. Til að bregðast við svörum hagsmunaaðila, verða fleiri sértækar leiðbeiningar varðandi frumvottun og umsjón, sem taka sérstaklega á ferlum, starfsmannahæfni og nægjanleika fjölda, gildis leyfa og áritana fyrir flugkennara o.s.frv... innifaldar í AMCs og GM.

85. Tillagan sem gerð var með tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu fól í sér undirstöðuatriði sem leiddu af COrA-ráðleggingunum til útgáfu á stöku stofnanavottorði til þeirra stofnana sem eru handhafar samþykkja í samræmi við

---

18 Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003 frá 24. september 2003 um setningu útfærslureglna fyrir lofthæfis- og umhverfisvottun loftfara og tilheyrandi framleiðsluvara, íhluta og búnaðar, svo og vottun hönnunar- og framleiðslufyrirtækja. *Stjórnartíðindi EB L 243, 27.09.03, bls. 6.*

fleiri en einn lið. Greining á athugasemdunum við tilkynninguna um fyrirhugaða breytingu gáfu skýrt til kynna að ekki er stuðningur við hugtakið um "stakt vottorð": áhyggjur iðnaðarins tengjast þeirri staðreynd að ICAO krefst ekki "forsíðu" stofnunarsamþykkis til viðbótar við AOC, því myndi stakt vottorð stofna til evrópskrar sérhæfni án alþjóðlegrar viðurkenningar. Lögbær stjórnvöld gerðu þá athugasemd að ekki væri skýrt kveðið á um skilyrðin til útgáfu staks vottorðs og tengslin milli sjálfstæðs stofnanavottorðs og vottorða sem eru sértæk fyrir ákveðin svið (AOC, ATO, AeMC). Þau héldu því ennfremur fram að stakt stofnanavottorð myndi stofna til verulegrar aukningar á vinnuálagi fyrir stjórnvöld sem ekki væri réttlætanlegt með tilliti til öryggis. Þar sem hægt er að ná meginmarkmiðunum að baki staks stofnanavottorðs án þess að setja á útgáfu staks vottorðs, féllst stofnunin á að falla frá hugtakinu um stakt vottorð. Hvað varðar árangursríkt eftirlit er vissulega eðlilegra að hagræða eftirlitsáætluninni fyrir stofnanir sem hafa samþykki í samræmi við fleiri en einn lið frekar en að gefa út sjálfstætt stofnanavottorð. Viðurkenning endurskoðunaratriða fyrir stofnanir sem vottaðar eru í samræmi við fleiri en einn lið er leyfð, eins og lýst er í viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur við ARO.GEN.305.

86. Tilkynningin um fyrirhugaða breytingu felur einnig í sér tillögu um samstarfseftirlit[19] sem ætlað er að veita grundvöll til að tryggja sem árangursríkast eftirlit þeirrar starfsemi sem ekki er landfræðilega takmörkuð við aðildarríkin þar sem vottorðið hefur verið gefið út. Meginmarkmið ákvæðanna um samstarfsumsjón er að koma á evrópskri vídd í umsjón, með því að hvetja til bestu notkunar aðfanga á hverjum stað fyrir sig til umsjónar, en tryggja á sama tíma að allir einstaklingar, stofnanir eða loftför heyri undir reglulega umsjón. Þetta myndi innleiða sumar hinna sértæku ráðlegginga ráðstefnu framkvæmdastjóra almenningsflugs um hnattræna áætlun fyrir öryggisumsjón (sem haldin var í höfuðstöðvum ICAO árið 1997) þar sem lögð var áhersla á þörfina á að samræma og samstilla meginreglur og ferla til að meta öryggisumsjón á hnattrænu stigi og kostir þess að taka upp svæðisbundnar áherslur voru viðurkenndir. Margar athugasemdir bárust vegna tillögu stofnunarinnar. Meirihluti athugasemdanna var gerður af lögbærum stjórnvöldum, sem lýstu áhyggjum vegna þess að mögulega væri verið að gera umsjónarskyldur óskýrar og vegna hagnýtra þátta samstarfs milli stjórnvalda, þar sem ólík réttarkerfi eða tungumálahindranir myndu reynast fjötur um fót. Áhyggjur iðnaðarins beindust aðallega að aukinni byrði og mögulegum tvíverknaði umsjónar stofnana sem störfuðu í mörgum aðildarríkjum.

87. Í samræmi við ráðleggingarnar frá AR/OR endurskoðunarhópnum og í kjölfar sérstaks fundar með fulltrúum ráðgjafarnefndar innlendra stjórnvalda (Advisory Group of National Authorities - AGNA), var skerpt frekar á viðeigandi ákvæðum ARO.GEN. kafla 3 svo að tekið væri á þeim megináhyggjum sem hagsmunaaðilar létu í ljós. Notast verður við áhættumiðaða nálgun sem tekur fyrst og fremst tillit til þeirra forgangsatriða um öryggi sem nefnd eru í opinberu öryggisáætluninni og vísað er til í 3. grein forsíðureglugerðarinnar, til að ákvarða umfang eftirlits með starfsemi einstaklinga og stofnana á landsvæði aðildarríkis, sem ekki eru vottuð af hinu lögbæra stjórnvaldi. Meginábyrgð hins lögbæra stjórnvalds sem gaf út vottorðið er óbreytt. Við tillöguna bætast ákvæði um sjálfviljuga samvinnu í formi

[19] Hugtakið "sameiginleg umsjón" sem notað er í skýringu við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-22 er nú leyst af hólmi með "samstarfsumsjón", sem þykir endurspegla betur ætlun viðeigandi ákvæða.

samninga á milli stjórnvalda svo að stjórnvald, sem hefur yfirráðarétt á því svæði sem starfsemin fer fram, megi sinna eftirlitinu að hluta. Þannig eflist eftirlitið með starfseminni. Þetta ætti að hvetja lögbær stjórnvöld til þess að nýta aðföng stjórnvalds á staðnum á sem bestan hátt. Útfærslureglunum er lúta að niðurstöðum og framfylgd (ARO.GEN.350 og ARO.GEN.355) var breytt til samræmis. ARO.GEN.350 var breytt frekar til að gæta samræmis við ARA.CC svo að tekið væri á fölsun og svikum. Nýrri undirmálsgrein ARO.GEN.300(f) er bætt við. Hún kveður á um að lögbær stjórnvöld safni og meðhöndli allar upplýsingar sem taldar eru gagnlegar við eftirlit. Hún byggir á fyrri skilgreiningu í AR.GEN.425(a), því að söfnun slíkra upplýsinga nýtist ekki einungis við skoðanir á hlaði. Þetta ákvæði styður við ákvarðanir um öryggisforgang við innleiðingu öryggiseftirlits og stöðugrar vöktunar.

88. Á meðan stofnunin breytti tillögu sinni um samstarfsumsjón til að taka á megináhyggjum þeim sem tjáðar voru af aðildarríkjum, undirstrikar hún mikilvægi þess að útvíkka umsjón til allra aðgerða innan landssvæðis aðildarríkis og að auka samvinnu milli lögbærra stjórnvalda aðildarríkja, svo að hægt sé að mæta áskorunum hins sameiginlega markaðar: Fleiri flugmenn og flugrekendur geta notið sérréttinda sinna í öðru ESB-ríki en því sem er fyrst og fremst ábyrgt fyrir eftirliti með þeim. Því leggur stofnunin til endurskoðun á útfærslu ákvæða samstarfsumsjónar og viðeigandi virkni umsjónarkerfisins í framtíðinni, ekki einvörðungu til að greina mögulegar glufur í umsjón eins snemma og hægt er, heldur einnig til að skera úr um þörfina á sértækari ákvæðum, með það að markmiði að hlúa að umsjónargetu á evrópska vísu, bæði hvað varðar öryggi sem og skilvirka notkun aðfanga.

89. Annað mikilvægt atriði, sem lagt er til með tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu, er stefnan í átt að áhættu- og árangursmiðuðu eftirliti, sem á einnig rætur sínar að rekja til COrA-framtaksins. Í kjölfar mats á athugasemdum við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu, var 24 mánaða millibil umsjónar sem upphaflega var skilgreint á stigi útfærslureglu fært í AMC við AR.GEN.305 fyrir CRD, í því skyni að veita sveigjanleika. Þessi breyting á AMC stigi hrinti af stað viðbrögðum hagsmunaaðila sem lýstu alvarlegum áhyggjum af innleiðingu kerfis á þessum tímapunkti sem byggði algjörlega á áhættu : Því var haldið fram að ekki ætti að taka upp slíkt kerfi fyrr en lögbundnar stofnanir hefðu náð nægilegum þroska í öryggisstjórnunarkerfum sínum og lögbær stjórnvöld sæju betur fram á öryggisárangur sinn, með söfnun og greiningu viðeigandi gagna. Sumir hagsmunaaðilar sögðu ennfremur að nota mætti veittan sveigjanleika til að réttlæta frekari samdrátt í aðföngum lögbærra stjórnvalda. Til að bregðast við þessum áhyggjum, samþykkti stofnunin að festa 24 mánaða millibilið aftur í sessi á stigi útfærslureglu og leggur nú til fjölda viðmiðana til framlengingar eða styttingar á þessu staðlaða millibili umsjónar. Þessi ákvæði eiga við um stofnanir sem vottaðar eru af lögbærum stjórnvöldum.

90. Ákvæði "óbeins samþykkis" ákveðinna tegunda stofnanabreytinga sem lögð voru til með tilkynningunni um fyrirhugaða breytingu voru endurskoðuð. Tekið er á málinu í ARO.GEN.330 "Breytingar - stofnanir" og breytingar eru flokkaðar eftir því hvort þær krefjast fyrirliggjandi samþykkis lögbæra stjórnvaldsins eða ekki. Ennfremur eru ákvæði innifalin fyrir þær stofnanir sem óska eftir því að innleiða breytingar án fyrirliggjandi samþykkis lögbærs stjórnvalds: stofnanirnar skulu hafa á að skipa ferli sem tilgreinir umfang slíkra breytinga og lýsir hvernig þeim er

hagað. Þetta ferli skal leggja fyrir lögbæra stjórnvaldið til samþykkis (sbr. ARO.GEN.310(c)). Breyttu ákvæðin uppfylla að fullu ætlun "óbeins samþykkis" eða breytinga "sem eru þóknanlegar stjórnvaldinu".

91. Tillögðum útfærslureglum um niðurstöður og framfylgdaraðgerðir var breytt svo þær innihéldu lýsingu á niðurstöðunum sem áður var að finna í lið-OR og til samræmis við breytingar á ARO.GEN.300 og ARO.GEN.305 sem tengjast samstarfseftirliti. Ennfremur voru allar tilvísanir í viðurlög fjarlægðar, þar sem þau heyra undir viðeigandi landsreglur sem útfæra 68. gr. grunnreglugerðarinnar. Að lokum var útfærslutímabilið fyrir leiðréttandi aðgerðir endurskilgreint svo það væri í samræmi við núgildandi kröfur í reglunum um áframhaldandi lofthæfi. Titli ARO.GEN.355 var breytt svo hann samræmdist betur titli ARO.GEN.350.

92. Stór hluti útfærslureglnanna sem lagðar eru fram með ARO.GEN kafla 3 byggist á núgildandi kröfum. Þegar tekið er tillit til skyldna aðildarríkja gagnvart Alþjóðaflugmálastofnuninni um að útfæra skilvirkt umsjónarkerfi sem hluta af opinberri öryggisáætlun sinni, takmarkast verkefnin sem eru að sönnu ný eða eru ekki hluti af þeim sem eiga rætur að rekja til skyldnanna samkvæmt Chicago-sáttmálanum eða sameiginlegu framkvæmdaferlunum, við skyldur þess efnis að:

   a. tilkynna einstaklingum og stofnunum sem heyra undir eftirlitssamning milli lögbærra stjórnvalda (ARO.GEN.300(e));

   b. samþykkja stofnunarferlið sem tengist breytingum er krefjast ekki fyrirliggjandi samþykkis (ARO.GEN.310(c));

   c. tilkynna lögbæra stjórnvaldinu sem gaf út vottorðið hafi reglugerðarbrots við viðeigandi kröfur orðið vart af stofnun sem vottuð er af lögbæru stjórnvaldi annars aðildarríkis eða stofnuninni, sem og að gefa vísbendingu um stig niðurstöðunnar (ARO.GEN.350(e)); og

   d. tilkynna lögbæra stjórnvaldinu sem gaf út skírteinið, vottorðið, áritunina eða vottunina hafi reglugerðarbrots við viðeigandi kröfur orðið vart af einstaklingi sem vottaður er af lögbæru stjórnvaldi annars aðildarríkis (ARO.GEN.355(e)).

93. Gera má ráð fyrir því að stjórnvöld geti treyst á fyrirliggjandi aðföng, umsjónar- og vottunarferla, sem og samskiptaleiðir til að framkvæma þessi viðbótarverkefni.

ARO.OPS – Flugrekstur

94. Liður-ARO undirliður OPS á við um flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi og tómstundaflugi. Hann skilgreinir umsóknarferlið fyrir vottorð flugrekstraraðila, samþykkt leigusamkomulags og samkomulag um sameiginleg flugnúmer, umsóknarferlið fyrir sérstakan rekstur, samþykkt lista yfir lágmarksbúnað, ákvörðun nánasta umhverfis, samþykkt þyrlureksturs yfir fjandsamlegu umhverfi sem staðsett er utan umferðarþungs svæðis, samþykkt þyrlureksturs að eða frá almannaheillastað og samþykkt reksturs að einöngruðum flugvelli.

95. ARO.OPS samanstendur af tveimur köflum:

   - ARO.OPS Kafli 1: Vottun flugrekenda fyrir flug í viðskiptalegum tilgangi
   - ARO.OPS Kafli 2: Vottanir

96. Þessi undirliður er byggður á viðeigandi sameiginlegum framkvæmdaferlum Flugöryggissamtaka Evrópu við JAR-OPS.

97. Meginviðfangsefni sem tengdust viðbragðsskjalinu við athugasemdum lutu að samþykkt sameiginlegra flugnúmera **(ARO.OPS.105)** og leigusamkomulagi **(ARO.OPS.110)**. Töluverðar breytingar voru gerðar á sumum ákvæðum þessa kafla, sérstaklega á ákvæðum um sameiginleg flugnúmer og leigu.

98. **ARO.OPS.020** "Skráning - skráning rekstrarvottorðs og yfirlýsinga" var eytt því ARO.GEN.220 tekur til skráninga vottorða og yfirlýsinga.

99. Í **ARO.OPS.100** "Útgáfa vottorðs flugrekanda" voru engar umtalsverðar textabreytingar gerðar. Af athugasemdum að dæma er ekki ljóst hvað átt er við með "og almenn skilyrði". Orðalagið "og almenn skilyrði" er þegar að finna í orðalaginu "tengdar rekstrarlýsingar" og er því eytt.

100. **ARO.OPS.230** "Breytingar" var eytt því að því er gerð viðunandi skil í ARO.GEN.310(c) og (d) og ARO.GEN.330.

101. **ARO.OPS.105** "Samkomulag um sameiginleg flugnúmer": athugasemdirnar sem gerðar voru við sameiginleg flugnúmer og leigu voru svipaðar þeim sem gerðar voru við sambærileg ákvæði í ORO.AOC. Nákvæma skýringu á breytingunum og ástæðunum fyrir þeim má finna í skýringu við lið-ORO, sbr. undirlið ARO.AOC.

102. Nokkrar ritstjórnarlegar breytingar voru gerðar og ákvæði samræmd ORO.AOC.115. Vísun í reglugerð (EB) nr. 2111/200520(öryggislisti ESB) og lið-TCO er eytt til samræmis við breytingar sem gerðar voru á ORO.AOC.115. Breytingar sem gerðar voru á ORO.AOC.115 koma í veg fyrir að flugrekandi innan ESB selji eða gefi út miða fyrir flug á vegum flugrekanda sem er í rekstrarbanni í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005.

103. **ARO.OPS.110** "Samkomulag um sameiginleg flugnúmer": texta ákvæðisins var breytt til muna. Ákvæðið um tómaleigu verður endurmetið við breytingar á reglugerð 2042/2003 (tilkynning um fyrirhugaðar breytingar 2010-10 "liður-T"). Auk þess var bætt við sérstökum kröfum um sviptingu og afturköllun samþykkis fyrir þjónustuleigu, þar á meðal tilvísun til reglugerðar (EB) nr. 2111/2005.

104. Hvað tómaleigu áhrærir, var bætt við málsgrein til að tryggja að lögbært stjórnvald sem samþykkir samkomulagið muni eiga samráð við lögbært stjórnvald sem er ábyrgt fyrir umsjón loftfarsins í samræmi við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 eða rekstur loftfarsins, ef það er ekki sama stjórnvald og að loftfarið í tómaleigu sé fjarlægt tímanlega úr flugrekstrarvottorði flugrekanda.

105. Skammtímaleiga við ófyrirséðar og aðkallandi rekstrarlegar kringumstæður eða þarfir í skamman tíma heyrir undir grein 14.4 í grunnreglugerðinni. ACJ OPS1.165 gefur leiðbeiningar til lögbærra stjórnvalda og leigutaka um skammtímaleigu. Í nokkrum athugasemdum var lagt til að þessi ACJ yrði innifalin. En eftir að ACJ hafði verið metin var niðurstaðan sú að ekki væri rétt að hafa hana sem hluta af núverandi lagaregluverki. Því hefur verið ákveðið að fást við ACJ OPS1.165 í sérstöku reglusetningarverkefni.

---

[20] Reglugerð (EB) nr. 2111/2005 frá Evrópuþinginu og ráðinu frá 14. desember 2005 um stofnun lista yfir flugrekstraraðila sem eru í rekstrarbanni innan sambandsins og upplýsingagjöf til farþega um einkenni flugrekstraraðilans, og afnám greinar 9 í tilskipun 2004/36/EB.

106. AR.OPS.300 "Vottunarferli", nú **ARO.OPS.200** "Ferli fyrir sérstakt samþykki" var breytt til að koma fyrir nýinnleiddum lista um sniðmát fyrir sérstakt samþykki fyrir tómstundaflug (sbr. viðbætir III – EASA eyðublað 140).

107. AR.OPS.305, nú sem **ARO.OPS.205** "Samþykki fyrir lista um lágmarksbúnað": ákvæðinu var breytt til að auka skýrleika. Orðunum "...og skoða stofnunina, þar sem við á" er eytt því að listinn yfir samþykktan lágmarksbúnað og tengt samþykki er snertir viðhald og rekstrarferla er eingöngu skjalavinnsla.

108. Nýrri reglu **ARO.OPS.210** "Nánasta umhverfi" var bætt við. Hugtakið "nánasta umhverfi" er notað í sumum ákvæðum til að gefa vissar tilslakanir, til dæmis hvað varðar viðeigandi kröfur um þjálfun flugáhafnar.

109. Radíus þessa nánasta umhverfis skal ákveðið af lögbæru stjórnvaldi, á grundvelli nánustu umhverfisaðstæðna og rekstrarskilyrða. Meiri leiðsögn verður að finna í leiðbeiningarefni við þessa málsgrein.

110. **ARO.OPS.215** "Samþykkt þyrlureksturs yfir fjandsamlegu umhverfi sem staðsett er utan umferðarþungs svæðis" er innleitt til að aðildarríki geti ákveðið hvaða fjöll og afskekkt svæði séu vottuð sem svæði þar sem rekstur megi fara fram án þess að tryggður neyðarlendingarstaður sé fyrir hendi og lögbær stjórnvöld geti endurskoðað öryggismat og athugað tæknilega og efnahagslega réttlætingu slíks reksturs áður en hann er leyfður.

111. **ARO.OPS.220** "Samþykkt þyrlurekstrar að eða frá almannaheillastað" og **ARO.OPS.225** "Samþykkt fyrir starfsemi til einangraðs flugvallar" eru innleiddar til að tryggja að til sé listi sem samþykkið vísar til, því að ferli er tengjast almannaheillastað/flugvelli verða að vera metin af lögbærum stjórnvöldum áður en samþykki er veitt. Samþykki sem veitt væri án þess að skilgreint væri um hvað staði eða flugvelli væri að ræða myndi ekki tryggja að sérstök ferli tengd stöðunum eða flugvöllunum væru réttilega metin eða þróuð.

ARO.OPS – Flugrekstrarleyfi og rekstrarlýsingar

112. Sniðmátið fyrir flugrekstarleyfið, nú sem **viðbætir I við lið-ARO, EASA eyðublað 138,** byggir á sniðmáti fyrir flugrekstrarleyfi sem Alþjóðaflugmálastofnunin þróaði.

113. Sniðmátinu var lítillega breytt. Lokadagsetning gildistíma var tekin út því að flugrekstrarleyfið er gefið út ótímabundið. Vísan í flugrekstur sem telst ýmist CAT eða ekki CAT í sniðmáti rekstrarlýsingarinnar var færð í sniðmátið fyrir flugrekstrarleyfið. Það þýðir að flugrekstrarleyfið mun sýna hvort reksturinn samkvæmt vottorðinu fellur eða fellur ekki undir CAT.

114. Sniðmátið fyrir rekstrarlýsinguna í **viðbæti II við lið-ARO, EASA eyðublað 139**, byggir einnig á sniðmátinu sem Alþjóðaflugmálastofnunin þróaði. Því hefur verið breytt með ýmsum hætti. Að hluta til vegna þess að umfangið er meira (allir flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi innan ESB verða að hafa flugrekstrarleyfi), en einnig vegna breytinga á hugtökum, sérstaks samþykkis fyrir til dæmis þjálfun flugáhafnar og útgáfu vottana fyrir flugáhafnir og breytinga sem gerðar voru í kjölfar athugasemda sem bárust. Kafli um flugskráningarnúmer var látinn fylgja. Setningu er bætt við í neðanmálsgrein 6 sem skýrir að skráningarnúmerið má einnig setja í athugasemdadálk við tengt sérstakt samþykki ef sérhvert sérstakt

samþykki á ekki við sömu gerð loftfars. Setningu er bætt við í neðanmálsgrein 20 til að tryggja að loftför sem notuð eru í tómstundaflugi í samræmi við ORO.AOC.125 séu tilgreind í rekstrarlýsingum.

115. **Viðbæti III við lið-ARO** var bætt við til að skrásetja með samræmdum hætti sérstakt samþykki sem útgefið er til flugrekenda í tómstundaflugi. Sniðmátið er svipað sniðmátinu fyrir rekstrarlýsingar vegna reksturs í viðskiptalegum tilgangi. Auðkenni þess er EASA-eyðublað númer (EASA-eyðublað 140).

ARO.RAMP – Skoðanir á hlaði á loftfari flugrekenda sem eru undir reglugerðarumsjón annars ríkis

116. Undirliður RAMP á við um lögbær stjórnvöld þegar þau gera skoðanir á hlaði á loftfari flugrekenda þriðja ríkis og flugrekenda innan ESB sem falla undir reglugerðarumsjón einhvers annars aðildarríkis. Hann skilgreinir árlegan kvóta skoðana á hlaði á loftförum sem lenda á flugvöllum aðildarríkisins, við hvaða skilyrði stofnunin gerir skoðanir á hlaði, skilyrði um forgangsröðun skoðana á hlaði, hæfi skoðunarmanna á hlaði, samþykkt þjálfunarstofnana, framgang skoðana á hlaði, flokkun niðurstaðna og eftirfylgni, flugbann loftfara og samræmingarverkefni stofnunarinnar.

117. Þessi undirliður byggir á reglugerð (EB) nr. 216/2008, tilskipun 2004/36/EB ("SAFA-tilskipuninni")[21], reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 351/2008[22], reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 768/2006[23] og tilskipun 2008/49/EB[24].

118. Helstu viðfangsefni þessa undirliðs voru umfang (ARO.RAMP.005), mælikvarðar um forgangsröðun (ARO.RAMP.105), framgangur skoðana á hlaði (ARO.RAMP.125), flokkun niðurstaðna (ARO.RAMP.130), flugbann loftfara (ARO.RAMP.140) og lágmarks árlegur kvóti (ARO.RAMP.100 (c)(1) og tengdar viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur).

119. **ARO.RAMP.005** "Umfang": nokkur aðildarríki nota aðferðafræði sem komið var á laggirnar í SAFA-tilskipuninni við skoðanir á hlaði á loftförum flugrekenda undir umsjón þeirra: svokallaðra "innlendra flugrekenda". Önnur aðildarríki gáfu til kynna að nálgun þeirra væri önnur hvað varðar eftirlit með innlendum flugrekendum eða að þau noti SAFA-aðferðina einungis að hluta. Þau aðildarríki telja hvorki nauðsynlegt eða hæfilegt að nota ARO.RAMP á innlenda flugrekendur og að slíkt hafi neikvæð áhrif á aðföng þeirra. Þau telja að skoðanir ættu að leggja áherslu á "kerfiskannanir" frekar en "afkastakannanir", sem eru ekki taldar jafn

---

21 Tilskipun Evrópuþingsins og ráðsins 2004/36/EB frá 21. apríl 2004 um öryggi loftfars þriðja ríkis sem notar flugvelli Bandalagsins. *Stjórnartíðindi Evrópu L 143, 30.04.2004, bls. 76.*

22 Reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 351/2008 frá 16. apríl 2008 sem innleiðir tilskipun 2004/36/EB frá Evrópuþinginu og ráðinu er snertir forgangsröðun skoðana á hlaði á loftförum sem nota flugvelli Bandalagsins. *Stjórnartíðindi EB L 109, 19.04.2008, bls. 7*.

23 Reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 768/2006 frá 19. maí 2006 sem innleiðir tilskipun 2004/36/EB frá Evrópuþinginu og ráðinu er snertir söfnun og miðlun upplýsinga um öryggi loftfara sem nota flugvelli Bandalagsins og stjórnun upplýsingakerfa. *Stjórnartíðindi EB L 134, 20.05.2006, bls. 16.*

24 Tilskipun 2008/49/EB frá Evrópuþinginu og ráðinu frá 16. apríl 2008 sem breytir viðauka II við tilskipun 2004/36/EB frá Evrópuþinginu og ráðinu er snertir skilyrði fyrir skoðanir á hlaði á loftförum sem nota flugvelli Bandalagsins. *Stjórnartíðindi EB L 109, 19.4.2008, bls. 17*.

áhrifaríkar. Sumar athugasemdir bentu á að umfang þessa undirliðs ætti einungis að ná til SAFA.

120. SAFA-tilskipunin skyldar aðildarríki til að gera könnun á loftförum þriðja ríkis sem er grunað um að uppfylla ekki alþjóðleg öryggisákvæði. Það leyfir vettvangsskoðanir (þ.e. skoðanir sem gerðar eru án þess að grunur liggi fyrir) og ítrekar rétt aðildarríkja til annarra skoðana á hlaði (þ.e. á loftförum sem skráð eru í aðildarríki). Hugmyndin um skoðanir á hlaði á erlendu loftfari fékk stuðning 36. þings Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og í kjölfarið var viðauka 6 breytt þannig að ríkjum sem aðild eiga að stofnuninni er gert skylt að "hefja áætlun með ferlum er lúta að eftirliti með rekstri erlends flugrekanda á landsvæði þeirra og grípa til viðeigandi ráðstafana þegar nauðsynlegt þykir til að tryggja öryggi". Bæklingur Alþjóðaflugmálastofnunar um ferli fyrir rekstrarskoðun, vottun og áframhaldandi eftirlit (skjal 8335) (e. The ICAO Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335) hefur að geyma leiðbeiningar um skoðanir á hlaði á erlendum flugrekendum, sem eru að miklu leyti sambærilegar ferlum í SAFA-áætlun ESB.

121. Nú um mundir eru rétt yfir en 50% skoðana á hlaði vegna loftfara á vegum flugrekenda innan ESB (þó að sé til þess litið að meirihluti umferðarinnar er umferð innan ESB er skoðunartíðnin (skoðanir/fjöldi lendinga) mun hærri fyrir flugrekendur frá þriðja landi). Skoðanir eru gerðar í samræmi við staðla Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fyrir ESB og loftför frá þriðja ríki. Skoðanir á flugrekendum innan ESB, þó að þær skili færri niðurstöðum í samanburði við önnur svæði í heiminum, gefa samt til kynna alvarlegan skort á fylgni hjá ýmsum flugrekendum innan ESB. Í kjölfar reglubundinnar greiningar Flugöryggisstofnunar Evrópu er þessum upplýsingum miðlað til flugmálayfirvalda í hverju landi til að tryggja eftirlit. Þau hafa í mörgum tilvikum ákveðið að gera frekari og ítarlegri rannsóknir og endurskoðanir, sem í ýmsum tilvikum hafa leitt til takmörkunar, sviptingar og afturköllunar flugrekstrarleyfa.

122. Gögnum, sem safnað er með skoðunum á hlaði, en þær eru skoðanir neðan frá, þar sem sýni eru tekin, auka við og skýra frekar önnur ferli sem vinna ofan frá, eins og regluleg eftirlitsferli eða staðlaáætlun Flugöryggisstofnunar Evrópu. Í ljósi áætlunarinnar um að breyta eftirlitsstarfsemi smám saman frá almennri til sértækrar og áhættumiðaðrar eftirlitsstarfsemi, skiptir miklu máli að hafa tiltækar aðferðir til að mæla og fylgjast með áhættu. Skoðanir á hlaði hafa reynst gott tæki til að safna öryggisgögnum og greina áhættuþætti og telja því gagnlegar við viðeigandi áhættumiðað eftirlit.

123. Meginreglur um eftirlitssamstarf eru greinilega settar fram í grein 10 í grunnreglugerðinni sem segir að:

- aðildarríki og stofnunin skulu eiga samvinnu í því skyni að tryggja fylgni við viðeigandi öryggisreglugerðir ESB
- aðildarríki skuli láta fara fram skoðanir á hlaði, auk eftirlitsskyldna þeirra
- grípa skal til ráðstafana sem gera grein fyrir "skilyrðum fyrir skoðunum á hlaði, þeirra á meðal kerfisbundnum skoðunum".

124. Í ljósi hins ofangreinda og að flestir staðlar og viðurkennt verklag Alþjóðaflugmálastofnunarinnar hafa verið innleidd í löggjöf ESB, er þess vegna augljóst að halda skal áfram skoðunum á loftförum sem flugrekendur ESB nota og að þær skoðanir skulu gerðar á grundvelli staðla ESB. Stofnunin telur að

öryggismatsáætlun loftfara Bandalagsins (e. Safety Assessment of Community Aircraft programme - SACA), þegar hún hefur verið innleidd eins og skyldi, geti reynst tól til eftirlits með innlendum flugrekendum. Þar af leiðandi ákvað stofnunin að breyta ekki umfangi þessa kafla.

125. **ARO.RAMP.100** "Almennt": (a) var fært til samræmis við ARO.GEN.305 "umsjónaráætlun". Þess vegna var vísan í "ferli við vettvangsskoðanir" felld niður. ARO.GEN.305 krefur lögbær stjórnvöld um að koma á laggirnar eftirlitsáætlun sem skal grundvölluð á fyrra eftirlitsstarfi og hættumati. Stofnunin telur því að ARO.GEN.305 taki nægilega á markmiði niðurfellda hlutans í þessari málsgrein.

126. Málsgrein (b) var felld niður því að umfang þessa undirliðs nær ekki til SANA. Nýr (b) var færður til samræmis við (a). Ársáætlunin verður hluti af eftirlitsáætluninni sem ARO.GEN.305 vísar til.

127. **"Lágmarks árskvóti":** Fjöldi þeirra SAFA-skoðana sem aðildarríki standa fyrir árlega er mjög breytilegur, ekki einungis í fastri tölu heldur einnig þegar horft er á fjölda erlendra flugrekenda (ESB og þriðja ríkis) sem lenda á landsvæði þeirra og flugfjölda þeirra.

128. Bein afleiðing þessa "ójafnvægis" er takmörkuð gagnasöfnun um þá flugrekendur sem starfa ekki í virkustu ríkjunum, sem hefur áhrif á gildi þeirrar greiningar sem gerð er síðar.

129. Hugtakið um lágmarks árskvóta var innleitt til að tryggja jafnræði milli aðildarríkja með því að sjá til þess að framlag þeirra allra yrði sambærilegt. Aðferðin við að reikna þjóðarkvótann tekur mið af tvennu: (1) fjölbreytileika umferðar erlendis frá (fjölda flugrekenda) og (2) flugfjölda (fjölda lendinga). Á grundvelli athugasemda sem bárust á athugasemdaskeiðinu var aðferðin endurskoðuð til að gefa þeim flugrekendum sem lenda sjaldan (sjaldnar en 12) í ákveðnu ríki á einu ári annað vægi. Einnig var aðferðinni breytt, á grundvelli athugasemda sem bárust, þannig að skoðanir sem greina áhættuþætti (t.d. forgangsröðuð viðföng, lægri sýnahraða) og kostnaðarþætti (fjarlæga staði, óvenjulegan vinnutíma) eru metnar öðruvísi. Þó að aðferðin hafi ekki verið magngreind ætti innleiðing hennar að taka tvennt til greina: (1) að ná sýnum sem víðast og (2) forðast endurteknar skoðanir á flugrekendum þar sem fyrri skoðanir sýndu engan öryggisbrest. Takmark lágmarkskvótans er ekki að auka fjölda skoðana heldur tryggja betri dreifingu meðal aðildarríkja. Í raun hefði allsherjarkvótinn vegna umferðarinnar 2009 og 2010 orðið lægri en raunin var um fjölda skoðana þessi tvö ár, hefði þessi aðferð verið notuð .

130. Gögnum sem safnað var með skoðunum á hlaði munu styðja tvö ný ferli: leyfisveitingu til flugrekenda þriðja ríkis og eftirlitssamstarf vegna flugrekenda innan ESB. Því er mikilvægt að gögnum sé safnað með samræmdum hætti þannig að nægilega áreiðanlegum upplýsingum sé safnað sem styðja áhættumiðað eftirlit með þessari starfsemi.

131. Stofnunin mun endurskoða reglulega formúluna fyrir útreikning á árskvótanum í viðurkenndu aðferðunum til að uppfylla kröfur. Textanum í (d) hefur verið breytt til að tryggja að skoðanir á hlaði á vegum stofnunarinnar séu gerðar í samstarfi við aðildarríki. Nokkrar breytingar voru gerðar á (d)(2) og (3) til að gera það ljósara hvenær stofnunin gæti sjálf gert skoðun á hlaði.

132. **ARO.RAMP.105** "Forgangsviðmið": í nýju (c) var tilvísun í öryggislista ESB bætt við til að hægt yrði að byrja undirbúning við gerð forgangslista eftir fund nefndar um flugöryggi í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005. Síðasta setningin í (b)(3)(i) hefur verið færð í leiðbeiningarefni. ARO.RAMP.105(b)(5) hefur verið breytt til að tryggja að loftfar flugrekenda frá þriðja ríki sem hefur fengið takmarkað leyfi frá stofnuninni eða leyfið endurútgefið eftir sviptingu eða afturköllun sæti forgangsskoðunum. (c) hefur verið breytt til að taka tillit til athugasemda sem lögðu til að koma ætti á laggirnar ferli með það að takmarki að útbúa forgangslista.

133. Í **ARO.RAMP.115** "Hæfi skoðunarmanna á hlaði" hefur titlinum verið breytt og "hlaði" bætt við. Í (d) hefur verið bætt við kröfu um að stofnunin haldi áfram með núverandi þjálfunarnámsskrá.

134. Viðbragðsskjöl við athugasemdum **AMC1-AR.GEN.430(c)(2) og (3)** hafa verið uppfærð í **ARO.RAMP.120.** Tilskipun 2008/49/EB hefur að geyma regluverk, meðal annars, um mat á þjálfunarstofnunum þriðju aðila sem veita þjálfun vegna skoðana á hlaði (þ.e. stofnanir sem eru ekki hluti lögbærs stjórnvalds). Aðildarríkjum sem nota þjónustu slíkrar stofnunar ber skylda til að meta hana. En aðildarríki getur beðið stofnunina að gera tæknilegt mat á þjálfunarstofnuninni fyrir sína hönd.

135. Aðildarríki og þjálfunarstofnanir þriðja aðila sem sinna þjálfun vegna skoðana á hlaði gáfu til kynna að núverandi verklag væri óskilvirkt og hefði í för með sér óeðlilegar stjórnsýslu- og reglugerðarlegar byrðar. Í ljósi hins litla fjölda þjálfunarstofnana þriðju aðila, mun miðstýring tæknimats hjá stofnuninni hjálpa til að straumlínulaga matsferlið en halda um leið í það öryggismarkmið að þjálfunin sé afbragsgóð. Því hafa evrópski SAFA-stýrihópurinn (e. European SAFA Steering Group - ESSG) og framkvæmdastjórn Evrópusambandsins farið fram á það við stofnunina að hún uppfæri AMC1-AR.GEN.430(c)(2) og (3) í útfærslureglu, eins og útfærsla þessa álits kveður á um. Þetta ákvæði myndar lagagrunn fyrir fyrra samþykki þjálfunarstofnunar og vísar í skilyrði sem stofnun ber að uppfylla áður en slíkt samþykki er veitt. Þessi skilyrði eru þegar skilgreind í leiðbeiningarefni sem stofnunin þróaði og birti samkvæmt tilskipun 2008/49/EB og verður endurmetið í sérstöku reglusetningarverkefni sem bætir við útfærsluregluna.

136. **ARO.RAMP.125** "Framgangur skoðana á hlaði":(a) um hagsmunaárekstra var færð í grein 4 forsíðureglugerðarinnar (sbr. 4(4)), því stofnunin telur að hún ætti að eiga við alla skoðunarmenn sem gildissvið liðs-ARO tekur til. Vísun í viðbæti III (nú sem viðbætir VI við lið-ARO) var felld niður, því þetta eyðublað verður einungis notað af stofnuninni. Lögbært stjórnvald skal nota breytt eyðublað í viðbæti V (vottun á skoðun), sem nú hefur einnig að geyma tegund niðurstöðunnar.

137. Í **ARO.RAMP.130** "Flokkun niðurstaðna": var niðurstöðum á stigi 1 og 2 breytt í niðurstöður af tegund 1, 2 og 3. Margir lýstu yfir áhyggjum vegna breytinga á niðurstöðum tegunda 1 til 3 sem komið var á laggirnar með tilskipun SAFA í niðurstöður á stigi 1 og 2, sem eru skilgreindar í ARO.GEN.350. Þessar áhyggjur voru ítrekaðar á sérstökum fundi um "skoðanir á hlaði" sem fór fram í Köln í júní 2010. Helstu röksemdir lögbærra stjórnvalda fyrir því að halda núverandi flokkunarkerfi eru að flokkun niðurstaðna sem komið var á laggirnar í tilskipun SAFA eiga frekar við um framleiðsluendurskoðun, sem er "skyndimynd" á ákveðnu

augnabliki og að þetta flokkunarkerfi sé því hentugra fyrir skoðanir á hlaði. En almenna flokkunin (stig 1 og 2) eiga við um kerfis- eða ferlisendurskoðun. Lögbær stjórnvöld lýstu einnig yfir áhyggjum af breytingum á grónu flokkunarkerfi sem hefur reynst prýðilega.

138. Stofnunin telur að hvað varðar núverandi skoðanir SAFA sé notkunin á þremur tegundum niðurstaðna réttmæt. En þar sem umfang ARO.RAMP er meira en tilskipunar SAFA (hún á einnig við um loftför sem flugrekendur innan ESB nota), verði í vissum tilvikum að koma á tengslum milli flugrekanda og loftfars. Tvö flokkunarkerfi fyrir niðurstöður (stig 1 og 2 fyrir flugrekendur og tegund 1, 2 og 3 fyrir loftfar) gætu valdið lögbærum stjórnvöldum vandræðum annars vegar og hins vegar mögulega valdið ruglingi hjá flugrekendum.

139. Engu að síður hefur SAFA-kerfið, þar á meðal flokkun niðurstaðna, reynst vera gagnlegt. Auk þess telur stofnunin að of margar breytingar á kerfinu á sama tíma geti reynst bæði lögbærum stjórnvöldum og flugrekendum erfiður biti að kyngja. Því ákvað stofnunin að innleiða flokkun niðurstaðna, sem þegar var til, í þennan undirlið.

140. **ARO.RAMP.140** "Flugbann loftfars": (d) var bætt við til að gera ljóst hvaða aðgerða þarf að grípa til svo að afnema megi flugbann ef skortur á fylgni hefur áhrif á gildi lofthæfivottorðsins, sé tekið tillit til mismunandi stjórnvalda sem bera ábyrgð á áframhaldandi eftirliti með loftfarinu. (d)(4) hefur verið fellt niður því að liður-TCO, sem áætlaður er, fæst sem stendur ekki við loftför sem eru fyrir "neðan" Alþjóðaflugmálastofnunina (þeirra á meðal loftför sem eru ekki lofthæf tímabundið). Leyfisveiting fyrir slíkt loftfar mun verða viðfangsefni sérstaks reglusetningarverkefnis.

141. **ARO.RAMP.145** "Skýrslugerð": (a) var fært til samræmis við ARO.RAMP.120 (a). Í (b) var vísun í stofnunina felld niður því að lögbær stjórnvöld verða að safna upplýsingunum sem vísað er til. (c) var aðlagað að ARO.RAMP.110 (b). Hugtakið "sjálfviljug" var fellt úr (d) til að vernda einstaklinga sem veita upplýsingar og hvetja til uppljóstrunar á upplýsingum er tengjast öryggismálum.

142. Í **viðbæti IV við lið-ARO "Staðlað skýrslueyðublað"** var nafn og undirskrift innlends samræmingaraðila felld niður því að þær upplýsingar verða settar í miðlægan gagnagrunn sem vísað er til í ARO.RAMP.150 (b)(2).

143. **Viðbætir V "Vottunarform fyrir skoðun á hlaði"** og **viðbætir VI "Hlaðskoðunarskýrsla":** sniðmátunum var lítillega breytt til að auka skýrleika og samkvæmni við breytingar á hugtökum eða breytingar í mismunandi hlutum þessa álits. Hvert eyðublað fékk eyðublaðsnúmer Flugöryggisstofnunar Evrópu.

IV Yfirlit yfir mismun

144. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit yfir mismun á lið-ARO og EU-OPS / JAR-OPS 3. Gerð er grein fyrir þeim mismun á lið-ORO og EU-OPS / JAR-OPS 3 sem við á í greinargerðinni við lið-ORO.

Mismunur við EU-OPS / JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
1./3.035 Gæðakerfi (c)	ARO.GEN.310	Gæðastjóri: Undir lið-ORO, nær hugtakið "þóknanlegt lögbæru stjórnvaldi" fyrir tilnefnda yfirmenn (nú nefndir "tilnefndir einstaklingar) til samþykkt flugrekanda og stjórn breytinga á tilnefndum einstaklingum eins og lýst er í AMC1-ARO.GEN.330 "Breytingar-stofnanir"	Þetta hefur reynst tryggja jafngilda stjórnun.
1.165 (b) (2)(i) og (c)(1)(i) Leiga	N/A	Engin krafa um að krefjast skilyrða í leigusamningi sem eru hluti þessa samþykkis	Vísunin í "sérhver skilyrði sem eru hluti af þessu samþykki verða að vera innifalin í leigusamningnum" telst ekki vera nauðsynleg því að aðildarríkjum er ekki leyft að krefjast viðbótar öryggisskilmála við leigusamninginn.

Mismunur á ICAO viðauka 6 við lið-ARO

145. Eftirfarandi tafla veitir yfirlit um ICAO viðauka 6 í lið I og lið III kafla 1 og kafla 2 innan umfangs þessa álits[25] sem eru annað hvort ekki taldir vera teknir upp eða teknir upp þannig að samræmist ekki samsvarandi viðmiðum ICAO viðauka 6.

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Liður I - 3.3.1 Liður III – 1.3.1 Ríki skulu koma á laggirnar öryggisáætlun til að tryggja ásættanlegt öryggi í almenningsflugi	N/A	Þetta á ekki sérstaklega við um flugrekstur. Það getur ekki verið tekið upp í reglugerð í um flugrekstur.

25 Sérstaklega má geta þess að staðlar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um viðhald og viðhaldsstjórnun flugrekanda eru ekki skoðaðir hér.

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Liður I - 1.3.1 Liður III – 1.3.2 Ríki skal ákveða ásættanlegt öryggisstig sem á að uppfylla.	N/A	

V. Listi yfir fyrirhuguð reglusetningarverkefni

146. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit um fyrirhuguð reglusetningarverkefni sem tengjast lið-ARO. Hvað varðar undirlið GEN er helst litið til eftirfarandi:

a. Í kjölfar samráðs innan OPS rýnihópanna fjögurra var lagt til að bætt yrði við efnið um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur í köflum 2 og 3 í lið-ARO. Bætt yrði viðbótarákvæðum fyrir starfsfólk lögbærs stjórnvalds sem tengist eftirliti með handhöfum flugrekstrarleyfa auk upphaflegrar vottunar og eftirliti með handhöfum flugrekstrarleyfa með því að fella inn viðeigandi kafla í sameiginlegu framkvæmdaferlunum og ferlahandbókinni fyrir rekstrarskoðun, vottun og áframhaldandi eftirlit (skjal. 8335) frá Alþjóðaflugmálastofnuninni.

b. Ítarlegri útlistun á ákvæðunum fyrir yfirvöld og stofnanir sem fást við hættumat, öryggisstjórnun og opinbera öryggisáætlun verður gerð samhliða innleiðingu evrópsku flugöryggisáætlunarinnar og í kjölfar birtingar nýs viðauka 19 frá Alþjóðaflugmálastofnuninni er varðar viðmið um öryggisstjórnun og viðurkennt verklag.

Liður, reglutilvísanir	Umfang	Vísun í RMP
ARO.GEN.125(b)	Búa til viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur til að ákveða hvers kyns upplýsingar á að veita stofnuninni. Þar ætti yfirleitt að koma öll öryggismál er tengjast hönnun, mál er tengjast gögnum um rekstrarhæfi, sem og mál er varða sérstök svið þar sem stofnunin hefur bent á að öryggisógn geti verið fyrir hendi.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200(a)(2)	Innihalda viðbótarleiðbeiningarefni og viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur um hæfi og þjálfun eftirlitsaðila með umsjón handhafa flugrekstrarleyfa.	OPS.005 a, b
ARO.GEN.200(a)(4)	Innihalda viðbótarleiðbeiningar um hvernig á að koma á laggirnar hættustjórnunarferli, þar á meðal hvernig á að ákveða og nota lykiláhættuþætti, með hliðsjón af stofnsetningu evrópsku flugöryggisáætlunarinnar og kröfunni um öryggisáætlun (forsíðureglugerð grein 3).	MDM.095 a + b

Liður, reglutilvísanir	Umfang	Vísun í RMP
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Innihalda viðbótarleiðbeiningarefni og viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur um fylgnivottun fyrir handhafa flugrekstrarleyfa eftir upphaflega vottun, sem og áframhaldandi eftirlit með þeim.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Fást við ACJ OPS1.165 um leiðbeiningar til lögbærra stjórnvalda og leigutaka um skammtímaleigu í sérstöku reglusetningarverkefni.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Þróa altækt kerfi um ferli til að tryggja samræmda aðferð við að stunda skoðanir á hlaði í samræmi við lið-ARO.RAMP með því að færa núverandi leiðbeiningarefni Evrópsku flugöryggisstofnunarinnar og SAFA um hæfi skoðunarmanna á hlaði, skilyrði fyrir þjálfunarstofnanir og skoðunarferli á hlaði og með því að bæta við það þeim liðum sem krafist er vegna innleiðingar nýju krafnanna, sérstaklega þeirra sem tengjast skoðunum á hlaði á flugrekendum sem hafa fengið vottun í landi innan Flugöryggisstofnunar Evrópu.	OPS.087

Viðauki III - Liður-ORO

I. Almennt

147. Liður-ORO eins og hann er lagður til með þessu áliti, samstendur af átta undirliðum, sem er svo skipt í kafla, er innihalda almennar kröfur og sértækar kröfur um flugrekstur:

148. Liður-OR undirliður GEN, almennar kröfur, sem fær viðbót frá:

- Liður-ORO undirliður AOC, sértækar kröfur er lúta að vottun flugrekenda;
- Liður-ORO undirliður DEC, sértækar kröfur fyrir flugrekendur sem þurfa að upplýsa um starfsemi sína;
- Liður-ORO undirliður MLR, sértækar kröfur er lúta að handbókum, flugbókum og skýrslum;
- Liður-ORO undirliður SEC, sértækar kröfur um öryggi:
- Liður-ORO undirliður FC, sértækar kröfur um flugáhafnir:
- Liður-ORO undirliður CC, sértækar kröfur um öryggis- og þjónustuliða; og
- Liður-ORO undirliður TC, sértækar kröfur fyrir tækniáhafnir í HEMS, HHO eða NVIS-starfsemi;

149. Liður-ORO undirliður GEN, eins og lagt er til með þessu áliti, inniheldur tvo kafla:

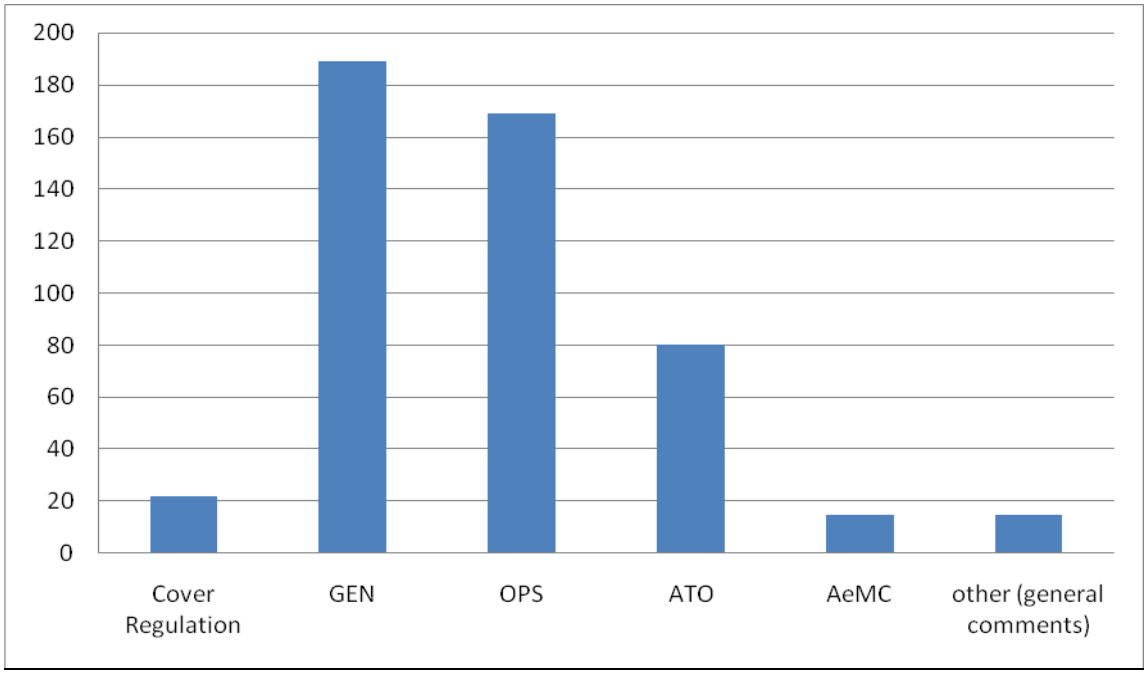
- Hluti 1 Almennt
- Hluti 2 Stjórnunarkerfi.

150. Kröfurnar í undirlið GEN í lið-ORO byggja á meginráðleggingum COrA og stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem tengjast SMS. Þær eru viðbót við stjórnvaldskröfurnar um skilyrði til útgáfu, viðhalds, breytingar, takmörkunar, sviptingar og afturköllunar vottana og samþykkja.

151. Sá texti sem lagður er til í álitinu endurspeglar þær breytingar sem gerðar hafa verið á upphaflegri tillögu stofnunarinnar (eins og gefið var út í tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-22c og 2009-02c), sem og frekari breytingar sem gerðar voru í kjölfar greiningar og mats á athugasemdum við viðbragðsskjali við athugasemdum.

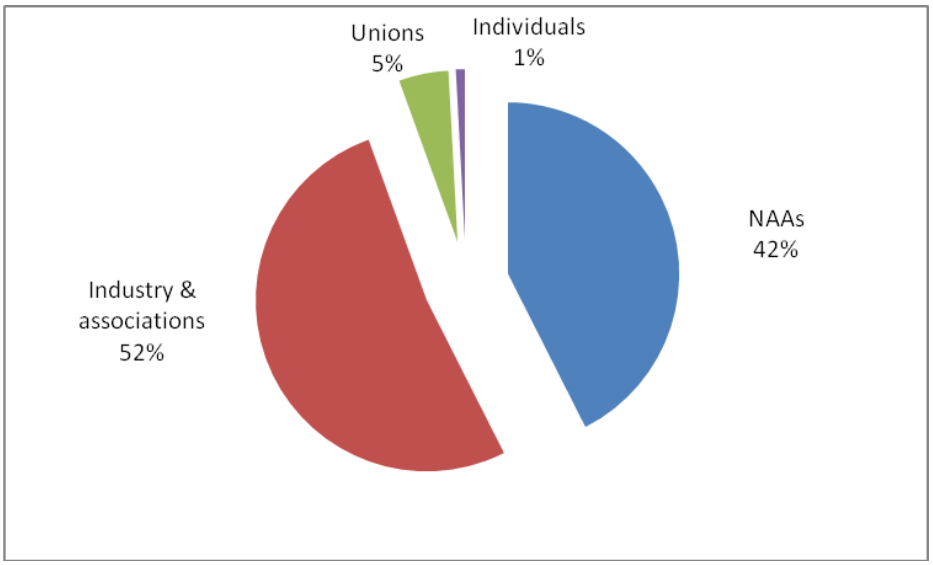
II. Samráð

152. Greinargerðin liður-ARO inniheldur almennar upplýsingar um athugasemdirnar sem bárust vegna viðbragðsskjalanna við athugasemdum við lið-AR og lið-OR. Taflan að neðan sýnir dreifingu hinna 490 athugasemda sem bárust við lið-OR (viðbragðsskjal við athugasemdum 2008-22c og 2009-02c), en þriðjungur þeirra var vegna viðurkenndra aðferða við að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefnis og afgangurinn vegna útfærslureglnanna.



Mynd 6: Viðbrögð við lið-OR - dreifing

153. Uppruna viðbragðanna er að finna hér að neðan. Hafandi í huga að viðbrögð sem eiga uppruna sinn hjá fulltrúasamtökum iðnaðarins eru vanalega send í nafni einstakra meðlima þeirra, það má því gera ráð fyrir að hnattræn hlutdeild iðnaðarins sé of lág í þessu grafi.



Mynd 7: Viðbrögð við lið-OR - uppruni

154. Í eftirfarandi málsgreinum er fjallað er um þau meginmál sem vakið var máls á í viðbrögðunum við CRD.

III. Umfang og nothæfni

155. Í þessu áliti er lagt til að liður-ORO eigi við um samþykkt og/eða áframhaldandi eftirlit með flugrekendum sem stunda tómstundaflug eða flug í viðskiptalegum tilgangi á flóknum vélknúnum loftförum. Endurnýjaða kerfið um regluverk flugrekstrar setur stofnanakröfurnar sem tengjast flugrekstri (liður-ORO) í sérstakan viðauka sem hefur að geyma allar reglur sem eiga við um tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum eða rekstur í viðskiptalegum tilgangi. Þetta á að tryggja að í lok innleiðingarferlisins verði reglurnar nákvæmar og samkvæmar fyrir allar tegundir flugreksturs (CAT-rekstur og tómstundaflug). Því hafa undirgreinar liðs-ORO verið látnar halda sér, þó að við fyrstu sýn gæti slíkt ekki virst nauðsynlegt sé horft á málið af sjónarhóli CAT-reksturs eingöngu.

156. Lögð er áhersla á að sérhver stjórnvaldskrafa í lið-ORO sem er ætlað að ná til annars reksturs en CAT verður í gildi meðan beðið er innleiðingar á áliti sem hefur að geyma viðeigandi tæknikröfur (t.d. lið-NCC, lið-NCO).

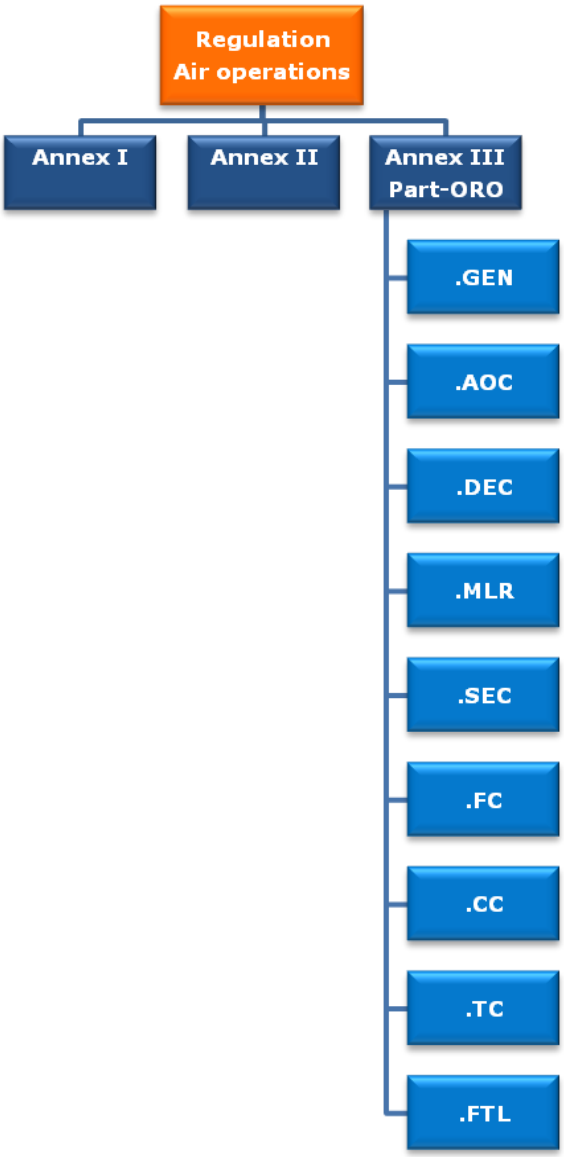
157. Undirliður GEN í lið-ORO hefur verið aðlagaður undirlið GEN í stofnanakröfum fyrir flugáhafnir (lið-ORA), með tveimur undantekningum:

- ákvæðin um yfirlýsingar er einungis að finna í reglum um flugrekstur; og
- til að tryggja samræmi við lið-CAT og lið-SPA, hefur hugtakið "flugrekandi" komið í stað "stofnun" í lið-ORO.

158. Liður-ORO undirliður GEN kafli 1 er viðbót við ákvæði liðs-ARO um útgáfu, viðhald, breytingu, takmörkun, sviptingu og afturköllun vottana og samþykkis. Liður-ORO undirliður GEN kafli 2 skilgreinir einnig sameiginlegar kröfur stjórnunarkerfis sem felur í sér fylgnivöktun og öryggisstjórnun.

159. Jafnframt inniheldur liður-ORO undirliður GEN nú ákvæði um skyldur flugrekenda sem áður voru í lið-OR undirlið OPS kafla GEN (OR.OPS.GEN). Kaflarnir sem eftir eru í fyrrum lið-OR undirlið OPS eru nú sérstakir undirliðir. Í framtíðinni verður bætt við þá nýjum undirlið um takmarkanir á flugtíma (undirliður FTL).Mynd 8:

Viðauki III Liður-ORO



160. Með fáeinum undantekningum hafa tölustafirnir (síðustu þrír tölustafirnir) í ákvæðum fyrrum liðs-OR haldist óbreyttir. Millivísunartaflan hér að neðan sýnir reglutilvísanirnar á hvert viðbragðsskjal við athugasemdum og þetta álit, í álitsröð:

CRD reglutilvísun	CRD regluheiti	Reglutilvísun álits	Regluheiti álits
OR.GEN	**Almennar kröfur**	**ORO.GEN**	**Liður-ORO undirliður Almennar kröfur**
---	---	ORO.GEN.100	Umfang
OR.GEN.105	Lögbært stjórnvald	ORO.GEN.105	Lögbært stjórnvald
---	---	ORO.GEN.110	Ábyrgð flugrekanda
OR.GEN.115	Umsókn um stofnanavottorð	ORO.GEN.115	Umsókn um rekstrarvottorð

CRD reglutilvísun	CRD regluheiti	Reglutilvísun álits	Regluheiti álits
OR.GEN.120	Leiðir til að fullnægja skilyrðum	ORO.GEN.120	Leiðir til að fullnægja skilyrðum
OR.GEN.125	Skilmálar samþykkis og sérréttindi stofnunar	ORO.GEN.125	Skilmálar samþykkis og sérréttindi flugrekanda
OR.GEN.130	Breytingar á stofnunum sem háðar eru vottun	ORO.GEN.130	Breytingar
OR.GEN.135	Áframhaldandi gildi	ORO.GEN.135	Áframhaldandi gildi
OR.GEN.140	Aðgangur	ORO.GEN.140	Aðgangur
OR.GEN.145	Yfirlýsing	---	(nú í sérstökum undirlið ORO.DEC)
OR.GEN.150	Niðurstöður	ORO.GEN.150	Niðurstöður
OR.GEN.155	Tafarlaus viðbrögð við öryggisvandamáli	ORO.GEN.155	Tafarlaus viðbrögð við öryggisvandamáli
OR.GEN.160	Atvikatilkynning	ORO.GEN.160	Atvikatilkynning
OR.GEN.200	Stjórnunarkerfi	ORO.GEN.200	Stjórnunarkerfi
OR.GEN.205	Samningsgerð og innkaup	ORO.GEN.205	Umsamdar aðgerðir
OR.GEN.210	Starfsmannakröfur	ORO.GEN.210	Starfsmannakröfur
OR.GEN.215	Aðstöðukröfur	ORO.GEN.215	Aðstöðukröfur
OR.GEN.220	Skráning	ORO.GEN.220	Skráning
OR.OPS	**Liður-OR undirliður OPS Flugrekstur**	**---**	**(allir kaflar innifaldir sem undirliðir)**
OR.OPS.GEN	Kafli: Almennar kröfur	---	---
OR.OPS.GEN.100	Umfang	---	(innifalin í ORO.GEN sem 005)
OR.OPS.GEN.105	Ábyrgð flugrekanda	---	(innifalin í ORO.GEN sem 110)
OR.OPS.AOC	**Kafli: Veiting flugrekstrarleyfis**	**ORO.AOC**	**Liður-ORO undirliður Veiting flugrekstrarleyfis**
OR.OPS.AOC.100	Umsókn um flugrekstrarleyfi	ORO.AOC.100	Umsókn um flugrekstrarleyfi
OR.OPS.AOC.105	Rekstrarlýsingar og sérréttindi handhafa flugrekstrarleyfis	ORO.AOC.105	Rekstrarlýsingar og sérréttindi handhafa flugrekstrarleyfis
OR.OPS.AOC.110	Leiga	ORO.AOC.110	Leiga
OR.OPS.AOC.115	Samkomulag um sameiginleg flugnúmer	ORO.AOC.115	Samkomulag um sameiginleg flugnúmer
OR.OPS.AOC.120	Samþykki í flugrekstrarleyfi fyrir þjálfun öryggis- og þjónustuliða og útgáfu á vottun öryggis- og þjónustuliða	ORO.AOC.120	Samþykki í flugrekstrarleyfi fyrir þjálfun öryggis- og þjónustuliða og útgáfu á vottun öryggis- og þjónustuliða
OR.OPS.AOC.125	Tómstundaflug á loftfari sem heyrir undir flugrekstrarleyfi	ORO.AOC.125	Tómstundaflug á loftfari sem heyrir undir flugrekstrarleyfi
OR.OPS.AOC.130	Fluggagnavöktun - flugvélar	ORO.AOC.130	Fluggagnavöktun - flugvélar
OR.OPS.AOC.135	Starfsmannakröfur	ORO.AOC.135	Starfsmannakröfur
OR.OPS.AOC.140	Aðstöðukröfur	ORO.AOC.140	Aðstöðukröfur
OR.OPS.AOC.150	Skjalakröfur	ORO.AOC.150	Skjalakröfur
OR.OPS.DEC	**Kafli: Yfirlýsing flugrekanda**	**ORO.DEC**	**Liður-ORO undirliður Yfirlýsing**
OR.OPS.DEC.100	Yfirlýsing	ORO.DEC.100	Yfirlýsing
OR.OPS.DEC.105	Innihald yfirlýsingarinnar	---	---
OR.OPS.MLR	**Kafli: Handbækur flugbækur og skýrslur**	**ORO.MLR**	**Liður-ORO undirliður Handbækur flugbækur og skýrslur**

CRD reglutilvísun	CRD regluheiti	Reglutilvísun álits	Regluheiti álits
OR.OPS.MLR.100	Rekstrarhandbók - almennt	ORO.MLR.100	Rekstrarhandbók - almennt
OR.OPS.MLR.101	Rekstrarhandbók - kerfi fyrir rekstur í viðskiptalegum tilgangi og NC SPO með CMPA	ORO.MLR.101	Rekstrarhandbók - kerfi fyrir rekstur í viðskiptalegum tilgangi og NC SPO með CMPA
OR.OPS.MLR.105	Listi yfir lágmarksbúnað (e. Minimum equipment list - MEL)	ORO.MLR.105	Listi yfir lágmarksbúnað (e. Minimum equipment list - MEL)
OR.OPS.MLR.110	Leiðarflugbók	ORO.MLR.110	Leiðarflugbók
OR.OPS.MLR.115	Skráning	ORO.MLR.115	Skráning
OR.OPS.SEC	**Kafli: Öryggi**	**ORO.SEC**	**Liður-ORO undirliður Öryggi**
OR.OPS.SEC.100.A	Öryggi í áhafnarrými	ORO.SEC.100.A	Öryggi í áhafnarrými
OR.OPS.SEC.100.H	Öryggi í áhafnarrými	ORO.SEC.100.H	Öryggi í áhafnarrými
OR.OPS.FC	**Kafli: Flugáhöfn**	**ORO.FC**	**Liður-ORO undirliður Flugáhöfn**
OR.OPS.FC.005	Umfang	ORO.FC.005	Umfang
OR.OPS.FC.100	Samsetning flugáhafnar	ORO.FC.100	Samsetning flugáhafnar
OR.OPS.FC.105	Tilnefning flugstjóra	ORO.FC.105	Tilnefning flugstjóra
OR.OPS.FC.110	Flugvélstjóri	ORO.FC.110	Flugvélstjóri
OR.OPS.FC.115	Þjálfun í áhafnarsamvinnu (e. Crew resource management - CRM)	ORO.FC.115	Þjálfun í áhafnarsamvinnu (e. Crew resource management - CRM)
OR.OPS.FC.120	Breytingaþjálfun flugrekanda	ORO.FC.120	Breytingaþjálfun flugrekanda
OR.OPS.FC.125	Mismunarþjálfun og kynningarþjálfun	ORO.FC.125	Mismunarþjálfun og kynningarþjálfun
OR.OPS.FC.130	Endurtekin þjálfun	ORO.FC.130	Endurtekin þjálfun
OR.OPS.FC.135	Hæfi flugmanns til að starfa í öðru hvoru flugmannssætinu	ORO.FC.135	Hæfi flugmanns til að starfa í öðru hvoru flugmannssætinu
OR.OPS.FC.140	Starfsemi á fleiri en einni tegund eða gerð	ORO.FC.140	Starfsemi á fleiri en einni tegund eða gerð
OR.OPS.FC.145	Veiting þjálfunar	ORO.FC.145	Veiting þjálfunar
OR.OPS.FC.200	Samsetning flugáhafnar	ORO.FC.200	Samsetning flugáhafnar
OR.OPS.FC.205	Flugstjóranámskeið	ORO.FC.205	Flugstjóranámskeið
OR.OPS.FC.215	Frumþjálfun flugrekanda í áhafnarsamvinnu (e. crew resource management - CRM)	ORO.FC.215	Frumþjálfun flugrekanda í áhafnarsamvinnu (e. crew resource management - CRM)
OR.OPS.FC.220	Breytingaþjálfun og eftirlit flugrekanda	ORO.FC.220	Breytingaþjálfun og eftirlit flugrekanda
OR.OPS.FC.230	Endurtekin þjálfun og eftirlit	ORO.FC.230	Endurtekin þjálfun og eftirlit
OR.OPS.FC.240	Starfsemi á fleiri en einni tegund eða gerð	ORO.FC.240	Starfsemi á fleiri en einni tegund eða gerð
OR.OPS.FC.235	Hæfi flugmanns til að starfa í öðru hvoru flugmannssætinu	ORO.FC.235	Hæfi flugmanns til að starfa í öðru hvoru flugmannssætinu
OR.OPS.FC.245.A	Önnur áætlun um þjálfun og hæfi	ORO.FC.245.A	Önnur áætlun um þjálfun og hæfi
OR.OPS.FC.255.A	Flugstjórar með atvinnuflugmannsskírteini (flugvél) (e. Commercial Pilot Licence (Aeroplane) - CPL(A))	ORO.FC.255.A	Flugstjórar með atvinnuflugmannsskírteini (flugvél) (e. Commercial Pilot Licence (Aeroplane) - CPL(A))
OR.OPS.FC.255.H	Flugstjórar með atvinnuflugmannsskírteini (flugvél) (e. Commercial Pilot	ORO.FC.255.H	Flugstjórar með atvinnuflugmannsskírteini (flugvél) (e. Commercial Pilot Licence

CRD reglutilvísun	CRD regluheiti	Reglutilvísun álits	Regluheiti álits
	Licence (Aeroplane) - CPL(A))		(Aeroplane) - CPL(A))
OR.OPS.FC.330	Endurtekin þjálfun og eftirlit - hæfniathugun flugrekanda	ORO.FC.330	Endurtekin þjálfun og eftirlit - hæfniathugun flugrekanda
OR.OPS.FC.201.A	Afleysing flugáhafnar í flugi	ORO.FC.201.A	Afleysing flugáhafnar í flugi
OR.OPS.CC	**Kafli: Öryggis- og þjónustuliðar**	**ORO.CC**	**Liður-ORO undirliður Öryggis- og þjónustuliðar**
OR.OPS.CC.005	Umfang	ORO.CC.005	Umfang
OR.OPS.CC.100	Fjöldi og samsetning öryggis- og þjónustuliða	ORO.CC.100	Fjöldi og samsetning öryggis- og þjónustuliða
OR.OPS.CC.110	Skilyrði fyrir ákvörðun starfsskyldna	ORO.CC.110	Skilyrði fyrir ákvörðun starfsskyldna
OR.OPS.CC.115	Umsjón þjálfunarnámskeiða og tengt eftirlit	ORO.CC.115	Umsjón þjálfunarnámskeiða og tengt eftirlit
OR.OPS.CC.120	Frumþjálfunarnámskeið	ORO.CC.120	Frumþjálfunarnámskeið
OR.OPS.CC.125	Þjálfun tengd tegundum loftfara og breytingaþjálfun flugrekanda	ORO.CC.125	Þjálfun tengd tegundum loftfara og breytingaþjálfun flugrekanda
OR.OPS.CC.130	Mismunarþjálfun	ORO.CC.130	Mismunarþjálfun
OR.OPS.CC.135	Kynning	ORO.CC.135	Kynning
OR.OPS.CC.140	Endurtekin þjálfun	ORO.CC.140	Endurtekin þjálfun
OR.OPS.CC.145	Upprifjunarþjálfun	ORO.CC.145	Upprifjunarþjálfun
OR.OPS.CC.200	Fjöldi og samsetning öryggis- og þjónustuliða	ORO.CC.200	Fjöldi og samsetning öryggis- og þjónustuliða
OR.OPS.CC.205	Lágmarksfjöldi öryggis- og þjónustuliða í ófyrirséðum kringumstæðum og við rekstur á jörðu niðri	ORO.CC.205	Hefðbundinn rekstur á jörðu niðri og ófyrirséðar kringumstæður
OR.OPS.CC.210	Skilyrði fyrir ákvörðun starfsskyldna	ORO.CC.210	Skilyrði fyrir ákvörðun starfsskyldna
OR.OPS.CC.215	Umsjón þjálfunarnámskeiða og tengt eftirlit	ORO.CC.215	Umsjón þjálfunarnámskeiða og tengt eftirlit
OR.OPS.CC.250	Starfsemi á fleiri en einni tegund eða gerð loftfars	ORO.CC.250	Starfsemi á fleiri en einni tegund eða gerð loftfars
OR.OPS.CC.255	Starf eins öryggis- og þjónustuliða	ORO.CC.255	Starf eins öryggis- og þjónustuliða
OR.OPS.CC.260	Fyrsti öryggi- og þjónustuliði	ORO.CC.260	Fyrsti öryggi- og þjónustuliði
OR.OPS.TC	**Kafli: Tækniáhöfn í HEMS, HHO eða NVIS-starfsemi**	**ORO.TC**	**Liður-ORO undirliður Tækniáhöfn í HEMS, HHO eða NVIS-starfsemi**
OR.OPS.TC.100	Umfang	ORO.TC.100	Umfang
OR.OPS.TC.105	Skilyrði fyrir ákvörðun starfsskyldna	ORO.TC.105	Skilyrði fyrir ákvörðun starfsskyldna
OR.OPS.TC.110	Þjálfun og eftirlit	ORO.TC.110	Þjálfun og eftirlit
OR.OPS.TC.115	Frumþjálfun	ORO.TC.115	Frumþjálfun
OR.OPS.TC.120	Breytingaþjálfun flugrekanda	ORO.TC.120	Breytingaþjálfun flugrekanda
OR.OPS.TC.125	Mismunarþjálfun	ORO.TC.125	Mismunarþjálfun
OR.OPS.TC.130	Kynningarflug	ORO.TC.130	Kynningarflug
OR.OPS.TC.135	Endurtekin þjálfun	ORO.TC.135	Endurtekin þjálfun
OR.OPS.TC.140	Upprifjunarþjálfun	ORO.TC.140	Upprifjunarþjálfun
Liður-OR	**Viðbætur**	**Liður-ORO**	**Viðbætur**
Liður-OR Viðauki I	Yfirlýsingaeyðublað	Liður-ORO viðbætir I	Yfirlýsingaeyðublað

Tafla 4: Millivísun á CRD-áliti fyrir lið-ORO

ORO.GEN Kafli 1 – Almennt

161. Útfærslureglurnar í kafla 1 innihalda almennar kröfur fyrir stofnanir, sérstaklega tengt frumvottun og eftirliti. Þær mynda hliðstæðu við samsvarandi stjórnvaldskröfur í lið-ARO undirlið GEN kaflar 1 og 3. Þær eru grundvallaðar á háttsettum kröfum í grunnreglugerðinni. Til samræmis við breytingar sem gerðar voru á ARO.GEN, var tveimur nýjum reglumálsgreinum bætt við til að innleiða stofnanakröfur í tengslum við þær aðgerðir sem grípa á til þegar um tafarlaus viðbrögð við öryggisvandamáli er að ræða (ORO.GEN.155), sem og í tengslum við atvikatilkynningu (ORO.GEN.160). Hinn nýi ORO.GEN.155 innleiðir kröfurnar sem stofnanir eiga að uppfylla með tilskipunum um lofthæfi og öryggi sem gefnar voru út af stofnuninni. Hin síðarnefnda á rætur að rekja til reglusetningarverkefnis 21.039 "Rekstrarhæfisgögn"[26].

Tilv. liður-ORO	Titill	Samsvarandi ARO
ORO.GEN.105	Lögbært stjórnvald	Á ekki við
ORO.GEN.115	Umsókn um stofnanavottorð	ARO.GEN.310(a)
ORO.GEN.120	Leiðir til að fullnægja skilyrðum	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Skilmálar samþykkis og sérréttindi stofnunar	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.130	Breytingar á stofnunum	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Áframhaldandi gildi	ARO.GEN.310(b)
ORO.GEN.140	Aðgangur	Forsíðureglugerð Grein 4(5)
ORO.GEN.150	Niðurstöður	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Tafarlaus viðbrögð við öryggisvandamáli	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Atvikatilkynning	ARO.GEN.135

Tafla 5: Samvörun milli ARO.GEN og ORO.GEN

162. Í kjölfar breytinga á reglusamsetningu eru útfærslureglurnar tvær sem áður fylgdu OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 og OR.OPS.GEN.105) nú að finna í ORO.GEN. **ORO.GEN.110** skilgreinir ábyrgð flugrekanda á öruggum rekstri loftfars, þar á meðal kröfuna um að koma á og viðhalda kerfi fyrir rekstrarstjórn í hverju flugi sem heyrir undir ákvæði yfirlýsingar þess eða vottorðs, sem eru grundvallaðar á núverandi kröfum, þ.e EU-OPS og JAR-OPS 3, með eftirfarandi breytingum:

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

- Gátlistakerfið mun þurfa að lúta meginreglum er tengjast mannlegum þáttum, eins og tilgreint er í ICAO viðauka 6 liðum I, II og III. Auk þess ætti það að taka til greina nýjustu skjöl frá flugvélaframleiðandanum; þessum viðbótarskjölum var bætt við í framhaldi af athugasemdum hagsmunaaðila.
- Flugrekandinn mun þurfa að tilgreina flugáætlanaferli í rekstrarhandbókinni, í samræmi við ICAO viðauka 6, lið II, kafla 3.

163. Nokkur félög flugumsjónarmanna báðu um að komið yrði á leyfisveitingarreglum fyrir flugumsjónarmenn, en ekki var hægt að verða við þeirri beiðni því að hún er utan umfangs tilkynningarinnar um fyrirhugaðar breytingar. Tilkynningin um fyrirhugaðar breytingar tók upp þær kröfur sem þegar voru í gildi; hvorki EU-OPS, JAR-OPS 3 né grunnreglugerðin innihalda slíka kröfu. Hinn tillagði texti er í samræmi við ICAO viðauka 6, sem segir að flugrekandi geti ákveðið stjórnunaraðferð sem krefst flugumsjónarmanna, en það er ekki skilyrði. Samkvæmt ICAO viðauka 6 getur ríki, sem flugrekandi heyrir undir, krafist þess að flugumsjónarmenn hafi leyfi, ef notaðir eru flugumsjónarmenn.

164. Skilgreining "höfuðstöðva" til úrskurðar á lögbæru stjórnvaldi í samræmi við **ORO.GEN.105** er nú í samræmi við skilgreininguna í reglugerð (EB) nr. 1008/2008 um sameiginlegar reglur fyrir rekstur flugþjónustu í Bandalaginu (lagfæring)[27], sem er einnig sú sem tekin var upp í reglugerð (EB) nr. 2042/2003 með breytingu reglugerðar (EB) nr. 127/2010[28]. Þetta skírskotar til þeirrar staðreyndar að samþykktir flugrekendur verða að vera samþykktir í samræmi við undirlið G í viðauka 1 við reglugerð (EB) nr. 2042/2003 "lið-M" sem hluti af flugrekstrarleyfi þeirra. Skilgreiningin gerir ráð fyrir því að meginfjármálastarfsemi og rekstrarstjórnun stofnunar sé staðsett í sama aðildarríkinu. Þrátt fyrir að stofnunin taki til greina ávinninginn af því að taka upp sameiginlegar skilgreiningar fyrir mismundandi reglugerðir, er hún þeirrar skoðunar að skilgreiningin sem tekin er yfir úr reglugerð (EB) nr. 1008/2008 muni leiða af sér útfærsluvandamál. Því mælir hún með endurskoðun þessarar skilgreiningar fyrir allar EASA reglugerðir sem um ræðir, þar á meðal reglugerðina um lofthæfi. Þessi endurskoðun ætti að líta á staðsetningu tæknistjórnunar stofnunarinnar með tilliti til starfseminnar sem samþykkt er samkvæmt grunnreglugerðinni og útfærslureglum hennar. Þau ættu að vera meginviðmið úrskurð um höfuðstöðvar stofnunar, þar sem tilgangurinn er að skera úr um lögbært stjórnvald.

165. **ORO.GEN.115** skilgreinir beitingarferlið fyrir stofnanavottorð. Séu athugasemdir frá hagsmunaaðilum við tilkynningu um fyrirhugaða breytingu hafðar í huga, var tillögunni um einstakt stofnanavottorð sem lögð var fram með tilkynningu um fyrirhugaða breytingu nr. 2008-22c ekki viðhaldið, og því er ekkert staðlað umsóknareyðublað lagt fram með lið-ORO. Hvað varðar síðara atriðið, lýstu aðildarríki áhyggjum af áhrifum þess að setja á staðlað umsóknareyðublað fyrir mismunandi stjórnsýslukerfi sem þegar eru við lýði samkvæmt núgildandi reglum.

---

[27] Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 1008/2008 frá 24. september 2008 um sameiginlegar reglur fyrir rekstur flugþjónustu í bandalaginu (lagfæring) (texti sem varðar EES) *Stjórnartíðindi Evrópu L 293, 31.10.2008, bls. 3–20.*

[28] Reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 127/2010 frá 5. febrúar 2010 sem breytir reglugerð (EB) nr. 2042/2003 um viðvarandi lofthæfi loftfara og tengdra framleiðsluvara, íhluta og búnaðar til flugs og um samþykki á stofnunum og starfsfólki á þessu sviði (texti sem varðar EES); Stjórnartíðindi Evrópu L 40, 13.2.2010, bls. 4-50.

Hvað varðar hugtakið um "stakt vottorð", telur stofnunin að hægt sé að ná meginmarkmiðum þess án þess að setja á útgáfu staks stofnanavottorðs: vottorðið, sem er einungis "vottun" vottunarferlisins, getur verið á formi eins staks skjals eða mismunandi skjala. Meginatriðið er að tryggja að lögbær stjórnvöld geti framkvæmt eftirlit á sem skilvirkastan hátt fyrir stofnanir sem hafa mörg samþykki[29]. Í því tilliti eru sameiginlegar kröfur stjórnunarkerfis sem eiga við um allar gerðir stofnana bráðnauðsynlegar.

166. **ORO.GEN.120** skilgreinir ferlið fyrir samþykki á öðrum aðferðum til að uppfylla kröfur, sem á við um stofnanir sem hafa vottorð samkvæmt lið-ORO. Áhyggjum var lýst í samráðsferlinu varðandi aðrar leiðir til að fullnægja skilyrðum sem notaðar eru af stofnunum sem heyra undir tilkynningaskyldu einvörðungu. Stofnunin vill geta þess að það er enginn lagalegur grunnur fyrir hendi í grunnreglugerðinni fyrir því að leggja á slíkar stofnanir að fylgja sama samþykkisferlinu fyrir aðrar leiðir til að fullnægja skilyrðum hvað varðar vottaðar stofnanir. Samþykki annarra leiða til að fullnægja skilyrðum getur aðeins verið fyrir hendi þegar það fylgir vottorði eða samþykki, en þá teljast slíkar leiðir til að fullnægja skilyrðum vera hluti af grundvellinum fyrir því að veita samþykkið. Hins vegar, fyrir stofnanir sem heyra undir tilkynningaskyldu, er samþykkisferlið þegar kemur að öðrum aðferðum til að uppfylla kröfur en viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur nátengt sértæku samþykki sem slíkar stofnanir gætu haft samkvæmt lið-SPA. Hvað varðar möguleikann fyrir fagstofnanir eða aðila, sem eru fulltrúar hagsmunaaðila sem ekki hafa stofnanavottorð samkvæmt grunnreglugerðinni og útfærslureglum hennar, til að nota aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur: slíkar stofnanir þurfa ekki að biðja um samþykki á öðrum aðferðum, svo lengi sem þær heyra ekki undir neina fylgniskyldu samkvæmt grunnreglugerðinni og útfærslureglum hennar.

167. Til að bregðast við viðbrögðum frá hagsmunaaðilum innan iðnaðarins, mun stofnunin hefja viðbótarreglugerðarverkefni til að þróa aðferðir sem nota má til að sýna fram á að öryggismarkmiði útfærslureglunnar sé náð þegar sótt um er um samþykki á öðrum leiðum til að fullnægja skilyrðum.

168. Í **ORO.GEN.130** "Breytingar á stofnunum sem heyra undir vottun" er tilgreint nánar hvaða breytingar það eru sem krefjast fyrirliggjandi samþykkis í tengslum við stjórnunarkerfi þeirrar stofnunar, í því skyni að létta byrðum af stofnunum og stjórnvöldum: hvað varðar stjórnunarkerfi, eru breytingar sem krefjast fyrirliggjandi samþykkis nú skilgreindar sérstaklega sem þær sem hafa áhrif á ábyrgðarsvið og ábyrgðarskyldu og/eða öryggisstefnu. Tillaga stofnunarinnar fyrir ORO.GEN.130, ásamt samsvarandi ARO-ákvæðum, er ekki efnislega frábrugðin hugtökum "óbeins samþykkis" eða "breytinga sem eru lögbæru stjórnvaldi þóknanlegar": Eftir upphaflega vottun sannreynir lögbært stjórnvald fylgni við viðeigandi kröfur og samþykkir stjórnunarkerfi stofnunarinnar, þar á meðal rekstrarstjórnunarkerfi þess, sem og kerfi sem það hefur til að stjórna breytingum sem ekki þurfa fyrirfram samþykki. Því eru breytingar annars vegar þær sem þurfa fyrirfram samþykki eða þær sem hægt er að stjórna í samvinnu við lögbært

[29] Viðmið fyrir "viðurkenningu" endurskoðunaratriða fyrir umsjón stofnana sem hafa fleiri en eitt samþykki verða veitt með viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur við ARO.GEN.305.

stjórnvald. Tillagðar reglur eru einnig betur fallnar til að innleiða umsjón með frammistöðu: Við frumvottun getur viðkomandi stofnun verið sammála sínu lögbæra stjórnvaldi hvað varðar umfang breytinga sem ekki krefjast fyrirliggjandi samþykkis, innan þeirra takmarkana ORO.GEN.130 setur. Eftir því sem stofnun "þroskast", má útvíkka umfang slíkra breytinga, að því gefnu að þær haldist innan þeirra takmarkana sem sett eru á útfærslureglustigi.

169. Fjölmörg lögbær stjórnvöld aðildarríkja gerðu athugasemdir við hugtakið um ótakmarkað gildi vottorða, og lýstu áhyggjum af mögulegum skorti á áhrifaríkri stjórn á vottorðum sem ekki renna út. Stofnunin vill geta þess að ótakmarkað gildi vottorða er nú viðurkennt víða á sviði lofthæfis. Viðvarandi gildi stofnanavottorða heyrir undir viðvarandi umsjón lögbæra stjórnvaldsins. Tillaga stofnunarinnar stuðlar að stöðugu vöktunarferli með endurskoðunum, skoðunum og athugunum með millibili sem ákvarðað er á grundvelli fyrri niðurstaðna umsjónar og tekur áhættuþætti með í reikninginn. Þar sem um er að ræða vottorð með takmörkuðu gildi, má vera að lögbær stjórnvöld hafi tilhneigingu til að fresta endurskoðunum og athugunum þar til stuttu áður en vottorðið rennur út. Liður-ARO veitir nauðsynlega undirstöðu þar sem lögbær stjórnvöld geta gripið til aðgerða vegna vottorðs hvenær sem er, ef þess gerist þörf, komi til niðurstaðna sem stefna öryggi alvarlega í hættu. Ennfremur geta aðildarríki gripið til framfylgdaraðgerða með því að beita viðurlögum, eins og kveðið er á um í landslögum þeirra sem útfæra grein 68 í grunnreglugerðinni.

170. Ný útfærsluregla ORO.GEN.160 "Atvikatilkynning" er innifalin í því skyni að hafa vísun í viðeigandi löggjöf og skilgreina tilkynningakröfur, þar á meðal tilkynningu til þeirrar stofnunar sem ber ábyrgð á hönnun loftfarsins, fyrir allar stofnanir sem heyra undir lið-ORO. Textinn byggist á núverandi kröfum í lofthæfireglunum. Atvikin sem skal tilkynna um eru þau sem stofna sannarlega öruggri starfrækslu loftfarsins í hættu, gagnstætt flugöryggishættum sem heyra undir eftirlit samkvæmt innri atvikatilkynningaráætlun, sem ORO.GEN.200(a)(3) nær yfir. Til að taka mið af viðbrögðum við viðbragðsskjali við athugasemdum hafa kröfurnar verið endurmetnar: frumtilkynningar, sem leggja á fram innan 72 stunda eftir að viðkomandi stofnun hefur borið kennsl á atvikið, þurfa ekki að innihalda ítarlega lýsingu á þeim aðgerðum sem viðkomandi stofnun ætlar að grípa til í því skyni að koma í veg fyrir að það endurtaki sig, þar sem það getur tekið lengri tíma að skera úr um slíkt.

ORO.GEN Kafli 2 - Stjórnunarkerfi

171. Stofnunin leggur til að sérstakur hluti almennu stofnanakrafnanna fjalli sérstaklega um þær sem tengjast stjórnunarkerfum stofnana. Þessar kröfur eiga rætur sínar aðallega að rekja til þeirra sem þegar er að finna í viðeigandi stöðlum, eins og JARs. Þær ná yfir þörfina á því að hæft starfsfólk, og þá sérstaklega tilteknir einstaklingar, séu í forsvari þess að tryggja að viðkomandi stofnun uppfylli viðeigandi kröfur. Núverandi kröfur ná einnig yfir þörfina á því að viðunandi aðstaða sé fyrir hendi svo að framkvæma megi þau verkefni sem krafist er og þörfina á því að halda skrá yfir allar aðgerðir sem framkvæmdar eru samkvæmt viðeigandi reglum.

172. Þessi sértæki hluti er einnig rétti staðurinn til að útfæra ICAO-staðlana fyrir öryggisstjórnunarkerfi (e. safety management systems - SMS)[30]. Stofnunin er þeirrar skoðunar að ekki ætti að útfæra þá með viðbótarkröfu stjórnunarkerfis sem lögð er ofan á núverandi reglur, hvort sem þeir tengjast fjárhag, gæðum eða öðrum hugðarefnum framkvæmdastjóra stofnunar. Væri öryggisstjórnunarkerfi komið á sem væri aðgreint frá öðrum væri hægt að líta á það sem eingöngu aðra fyrirskipandi kröfu til viðbótar, og hætta væri á því að stofnanir myndu leitast eftir að fullnægja lögbæru stjórnvaldi sínu með því að sýna fram á að þær hefðu bætt við öllum fyrirskipandi atriðunum innan stofnunar sinnar. Þetta myndi ekki styðja innleiðingu reglna sem byggja á árangri, eins og haldið er við af ICAO til að auðvelda útfærslu á SMS meginreglum.

173. Þess í stað leggur stofnunin það til að útlista undirstöðuatriðin sem stofnanirnar þurfa að taka á. Því byggjast tillagðar kröfur á þeirri hugmynd að öryggi, sem og fylgni við reglur, ætti að vera öllu starfsfólki hugðarefni og í allri starfsemi stofnunarinnar. Því eru kröfurnar settar fram á þann hátt sem gerir viðkomandi stofnun kleift að beita þeim á þann hátt sem hún kýs og getur þannig tekið eigið viðskiptalíkan með í reikninginn. Einkum myndu kröfurnar leyfa útfærslu samþætts stjórnunarkerfis þar sem öryggi er kennistærð sem taka þarf með í reikninginn í hverri einustu ákvörðun, frekar en hliðstæða stjórnunarkerfa. Samþætt stjórnun gerir framkvæmdastjórum kleift að taka með í reikninginn öll mikilvæg áhrif á stofnun sína, eins og skipulagslega viðskiptastefnu þeirra, viðeigandi löggjafir og staðla, innri stefnur og menningu, áhættur og hættur, aðfangakröfur og þarfir þeirra sem geta orðið fyrir áhrifum frá einhverjum þáttum reksturs viðkomandi stofnunar.

174. Hvað varðar gæðakerfi leggur stofnunin til að varðveita það sem löggjafinn hefur raunverulegan áhuga á þegar stofnun er krafin um að útfæra gæðakerfi: fylgni við reglurnar. Vissulega má nota gæðakerfi til að fullnægja mismunandi kröfum. Stofnunin álítur að nauðsynlegt sé að einfaldlega krefjast fylgnivöktunar sem hluta af kröfum stjórnunarkerfisins. Tillagðar kröfur bjóða því upp á möguleikann á að útfæra ICAO SMS staðlana, án þess að skylda stofnunina til að breyta viðskiptalíkani sínu.

175. Kröfur stjórnunarkerfisins, eins og þær eru lagðar til, hæfa ýmsum stofnunum, hver sem stærð þeirra er, eðli eða margbreytileiki starfseminnar og hvaða viðskiptalíkani sem er sem þær óska eftir að beita, og því er hlutfallsleg beiting þeirra tryggð. Stofnunin leggur einnig til að, í tilvikum þar sem stofnun myndi útvista hluta af starfsemi sinni sem heyrir undir núverandi tillagðar kröfur, ætti hún að halda eftir ábyrgð á fylgni við viðkomandi reglur. Þetta er nauðsynlegt til að tryggja að stofnanir séu áfram ábyrgar fyrir þeirri starfsemi sem heyrir undir vottun.

176. Lagt er til að kröfur stjórnunarkerfisins eigi við um allar stofnanir sem þessar tillögðu stofnanakröfur ná til. Við gerð draga að kröfum stjórnunarkerfisins, athugaði stofnunin hvað gilti nú þegar um stofnanir frumlofthæfis og viðvarandi lofthæfis til að ganga úr skugga um samhæfni við þær, og hélt orðalagi þeirra reglna sem þegar áttu við, þar sem það var mögulegt. Stofnunin ætlar að leggja til reglur sem útfæra ICAO SMS staðlana fyrir aðrar tegundir stofnana í framtíðinni. Í eins miklum mæli og það er mögulegt, mun stofnunin kappkosta að

[30] ICAO viðauki 1 viðbætir 4 / ICAO viðauki 6 viðbætir 7 "Rammi fyrir öryggisstjórnunarkerfi".

halda kröfunum sem líkustum þeim sem lagðar eru til í þessum stofnanakröfum. Þetta mun auðvelda einfaldaða útfærslu ICAO staðlanna, einkum fyrir þær stofnanir sem eiga í starfsemi sem nær til margra sviða flugmála.

177. Þegar gerð voru drög að þessum kröfum, kappkostaði stofnunin að tryggja samræmi milli krafnanna sem eiga við um ýmsar tegundir stofnana. Því hefur stofnunin kynnt sér kröfurnar sem kveðið er á um í JAR-FCL 1, 2 og 3, í EU-OPS, í AMCs og GMs við JAR-OPS 1 og í JAR-OPS 3. Þessir staðlar innihéldu kröfurnar sem stofnanirnar innan gildissviðs tillögðu stofnanakrafnanna áttu að fylgja. Því hefur stofnunin, til að tryggja heildarsamræmi, kynnt sér viðkomandi kröfur sem er að finna í útfærslureglunum sem þegar eiga við um lofthæfistofnanir. Stofnunin lagði því næst til, í tilkynningu sinni um fyrirhugaða breytingu, orðalag sem virtist hæfa best öllum stofnunum, og bætti það upp, þegar þurfa þótti, með kröfunum fyrir sérstakar tegundir stofnana.

178. Stofnunin bætti við þessar tillögðu reglur, öðrum reglum sem byggjast á ICAO stöðlum sem ekki höfðu verið innleiddar í stöðlunum sem útlistaðir eru í fyrrgreindu málsgreininni. Þetta á til dæmis við um ICAO SMS kröfurnar.

179. Við umsagnaleitunina hefur stofnunin útskýrt ítarlega ferlið sem farið hefur verið eftir við að komast að niðurstöðu um tillögðu stjórnunarkerfiskröfurnar. Upphaflegar athugasemdir hagsmunaaðila sýndu að ekki var fullur skilningur á tillögðu reglunum. Því hefur stofnunin, með aðstoð endurskoðunarhópsins, endurskoðað tillagða textann í því skyni að bæta skýrleika hans.

180. Stofnuninni fannst það ennfremur athyglisvert að sumir hagsmunaaðilar báðu um að frekari þróun yrði í átt að reglum sem byggðu á árangri. Hins vegar telur stofnunin það ekki viturlegt að leggja til reglur sem byggja að fullu á árangri á þessu stigi og að viðvarandi endurbætur á reglunum, sem eru samstiga framgangi á stofnanastigi, muni greiða leiðina að reglum sem byggja á árangri.

181. Þó að orðalagið sé annað eru tillagðar kröfur í fullu samræmi við ICAO. Samsvörunartafla með tillögðum kröfum og tengdum viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefni í lið-OR(O) og viðeigandi stöðlum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar fylgdi viðauka III við skýringu við viðbragðsskjalinu við athugasemdum "Stofnanakröfur" (2008-22c og 2009-02c)[31]. Þrítugasta og sjöunda þing Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, sem haldið var í september/október 2010 samþykkti að komið yrði á laggirnar nýjum viðauka sem tæki til öryggisstjórnunar. Það er viðauki 19, sem áætlað er að innihaldi SMS-staðla sem eiga við um allar stofnanir og fylgi því allsherjarkerfisnálgun Flugöryggisstofnunar Evrópu í tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar um kröfur til stjórnvalda og stofnana. Í kjölfar birtingar þessa nýja viðauka verða stofnanakröfur um SMS endurskoðaðar, einnig til að skoða starf sem verið er að vinna í tengslum við alþjóðasamvinnuhópinn um öryggisstjórnun (e. Safety Management International Collaboration Group - SM-ICG), framgang við innleiðingu evrópsku flugöryggisáætlunarinnar, og sérstaklega til að taka á stjórnun öryggishættu sem sprettur af samvinnu við aðrar stofnanir. Hvað þetta seinna atriði varðar fellst stofnunin á það með hagsmunaaðilum að stofnanir ættu ekki að hafa eftirlit með öryggi óháð öðrum, heldur ættu að gera það í samvinnu

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

við aðrar stofnanir sem þær tengjast. Til dæmis gerir skilvirk öryggisstjórnun rekstraraðila flugvallar ráð fyrir viðunandi samhæfingu við flugrekstraraðila og flugleiðsöguþjónustuaðila sem nota þjónustu flugvallarins. Því ætlar stofnunin að endurskoða stofnanakröfur, eins og lýst var í megindráttum hér að ofan, í gegnum nýtt reglusetningarverkefni.

ORO.AOC - Vottun flugrekenda

182. Þessi undirliður á við um flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi. Hann skilgreinir vottunarferli fyrir flugrekstrarvottorð, skilyrði fyrir leigu og samkomulag um sameiginleg flugnúmer, umsóknarferlið fyrir samþykki er varðar þjálfun öryggis- og þjónustuliða og vottun öryggis- og þjónustuliða og kröfur fyrir tómstundaflug á loftfari sem heyrir undir vottorð flugrekanda. Seinni kröfurnar eiga við um fluggagnavöktun, starfsfólk, aðstöðu og gerð handbóka og skjala.

183. Þessi undirliður byggir á viðeigandi EU-OPS og JAR-OPS 3 kröfum sem birtast í undirlið B og C.ORO.AOC hefur að geyma nýja kröfu um sameiginleg flugnúmer, sem EU-OPS tekur nú ekki til. Hún var sett inn til að endurspegla aukið umfang grunnreglugerðarinnar samanborið við EU-OPS. Upphaflega tillagan í tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar 2009-2c hefur breyst í kjölfar athugasemda hagsmunaaðila.

184. Helstu athugasemdir hagsmunaaðila varðandi þennan undirlið vörðuðu nothæfi og umfang flugrekstrarleyfisins (ORO.AOC.100), kröfurnar fyrir tómaleigu og þjónustuleigu loftfars þriðja ríkis (ORO.AOC.110), sameiginleg flugnúmer (ORO.AOC.115) og tengslin milli mismunandi yfirmanna og yfirmannakerfisins (ORO.AOC.135).

185. Umtalsverðar breytingar voru gerðar á sumum ákvæðum í kjölfar athugsemda sem bárust. Sumar breytingar eru meira ritstjórnarlegs eðlis eða til að gera ákvæðin skýrari.

186. **ORO.AOC.025** "breytingar" hefur verið fellt niður af því að ORO.GEN gerir þessu nægileg skil. Bráðabirgðalisti um breytingar sem krefjast fyrirfram samþykkis er settur fram sem leiðbeiningarefni í ORO.GEN, sem verður birtur með ákvörðuninni.

187. **ORO.AOC.110 (b)** "Leiga": margvíslegar áhyggjur tengdust leigu loftfars frá flugrekendum þriðja ríkis. Stofnunin íhugaði athugsemdirnar vandlega. Leiga er mikilsvert viðskiptatæki fyrir flugfélög í almenningsflugi og því ættu öryggistengdar reglur að vera hæfilegar. Hins vegar er alveg ljóst að leiga loftfars, sérstaklega leiga á loftfari frá flugrekanda þriðja ríkis, verður að sæta einhverri stjórn til að tryggja viðunandi öryggisstig. Löggjafi í Evrópu hefur tekið mið af þessu og sett inn ákvæði um leigu í reglugerð (EB) nr. 1008/2008 og EU-OPS. Horft var í bæði þessi lög þegar reglutextanum í tilkynningunni um fyrirhugaðar breytingar var breytt. Stofnunin telur að breytti textinn sem settur er fram í þessu áliti gefi nægjanlegan sveigjanleika fyrir flugfélög og á sama tíma veiti öryggi sem almenningur og löggjafi gera ráð fyrir.

188. Texta ákvæðisins um leigu var breytt til muna. Helstu breytingarnar varða þjónustuleigu á loftfari frá flugrekanda þriðja ríkis. Í mörgum athugasemdum var bent á að kröfur um þjónustuleigu þessara loftfara eins og þeim var lýst í tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar/viðbragðsskjali við athugasemdum væri

erfitt að uppfylla. EU-OPS leyfir að í þjónustuleigu sé notast við öryggisstaðla sem eru "jafngildir" þeim sem tilgreindir eru í EU-OPS. Í ljósi athugasemda sem bárust og til að gæta samræmis við EU-OPS hefur orðalagið "jafngildir öryggisstaðlar" verið innleitt. Því geta flugrekendur innan ESB nú átt kost á að sýna lögbæru stjórnvaldi fram á að loftfarið á þjónustuleigu heyri undir staðla sem eru sambærilegir öryggisreglum ESB. Einnig var lýst áhyggjum af nothæfi reglugerðar framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 og lið-FCL viðauka III. Athugasemdirnar sem tengdust reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 verða viðfangsefni viðbragðsskjals við athugasemdum við tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar 2010-10. Athugasemdirnar sem tengdust lið-FCL viðauka III verða metnar í nýju reglusetningarverkefni (FCL.002).

189. Sumar athugasemdirnar bentu til þess að ORO.AOC ætti að endurspegla núverandi venjur um tómaleigu á loftfari sem skráð er í þriðja ríki þegar skammvinnar rekstrarkröfur gera slíkt nauðsynlegt. Svipaðar athugasemdir voru gerðar við tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar 2010-10. Þar sem tómaleiga varðar helst áframhaldandi lofthæfi, verða skilyrðin fyrir tómaleigu á loftfari skráðu í þriðja ríki metin í viðbragðsskjali við athugasemdum er tengist tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar 2010-10. Þetta reglusetningarverkefni gæti krafist endurmats í framtíðinni á ákvæðum í ORO.AOC um tómaleigu.

190. Hvað varðar tómaleigu hefur vísan í reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 2042/2003 verið færð í ARO.OPS.110. Einnig hefur krafan um að loftfar skuli fært af flugrekstrarleyfi leigusala verið færð í ARO.OPS.110, því að það er skylda lögbærs stjórnvalds að tryggja að loftfarið sé fært af flugrekstrarleyfi flugrekanda innan hæfilegs tíma. Textanum hefur verið breytt til að skýra að ekki verður nauðsynlegt að láta fjárhagsskilyrði leigusamningsins fylgja umsókn um samþykki.

191. Nýrri málsgrein um þjónustuleigu hefur verið bætt við sem krefur flugrekendur innan ESB um að tilkynna lögbæru stjórnvaldi ef þeir gera þjónustuleigusamning.

192. Í **ORO.AOC.115** "Samkomulag um sameiginleg flugnúmer": umræðan um leigu á einnig við um sameiginleg flugnúmer. Margar athugasemdir bentu á að liður-TCO ætti ekki að gilda um samkomulag um sameiginleg flugnúmer við flugrekendur þriðja ríkis því að sumir þeirra sem gert hafa samkomulag um sameiginleg flugnúmer fljúga aldrei til Evrópu. Í sumum athugasemdum var dreginn í efa lagagrundvöllur að baki reglum um sameiginleg flugnúmer og lagt til að flugrekendum innan ESB væri fengið í hendurnar umsjón sameiginlegra flugnúmera. Einnig var dregin í efa fylgni við grundvallarkröfur (viðauki IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008), því að ekki væri hægt að tryggja fulla fylgni flugrekanda þriðja ríkis. Aðrar athugasemdir bentu á að fást ætti við sameiginleg flugnúmer í sérstöku reglusetningarverkefni. Í fyrsta lagi verður að árétta að stofnunin telur sameiginleg flugnúmer heyra undir grein 4.1.(c) í reglugerð (EB) nr. 216/2008. Eftir að athugasemdirnar voru skoðaðar hefur ákvæðum um sameiginleg flugnúmer verið breytt. Í nýju tillögunni um álitið hefur vísan í lið-TCO verið felld niður. Umsjón samstarfsaðila um sameiginleg flugnúmer fellur nú undir ábyrgð flugrekandans innan ESB sem tryggir áframhaldandi fylgni við grundvallarkröfurnar. Þess vegna verður flugrekandinn að koma á laggirnar áætlun fyrir endurskoðun sameiginlegra flugnúmera. Þetta gildir einnig um samstarfsaðila um sameiginleg flugnúmer sem starfa ekki innan ESB. Leiðbeiningarefni verður þróað sem hefur að geyma töflu um ákvæði sem fylgja

þarf. Fylgni við þessi ákvæði mun tryggja fylgni við grundvallarkröfurnar í viðauka IV við reglugerð (EB) nr. 216/2008. Ákvæðin í töflunni skulu vera eins og þau sem eiga við um flugrekendur þriðja ríkis sem sækja um leyfi í samræmi við lið-TCO. Loks var ákvæðinu breytt til að tryggja að flugrekandi innan ESB geti ekki selt eða gefið út miða fyrir flug á vegum flugrekanda frá þriðja ríki sem hefur sætt rekstrarbanni í samræmi við reglugerð (EB) nr. 2111/2005[32] (öryggislisti ESB). Flugrekandi frá þriðja ríki sem er á öryggislista ESB getur enn selt og gefið út miða fyrir flug á vegum samstarfsaðila um sameiginleg flugnúmer sem starfar innan ESB. Nálgunin um sameiginleg flugnúmer er að miklu leyti í samræmi við "viðmið í öryggisáætlun um sameiginleg flugnúmer" úr smiðju samgöngumálaráðuneytis Bandaríkjanna og Flugmálastjórn Bandaríkjanna.

193. **ORO.AOC.120** "Samþykki í flugrekstrarvottorði fyrir leyfi til að stunda þjálfun skv. lið-CC og gefa út vottun um öryggis- og þjónustuliða" tekur upp kröfur í EU-OPS sem var ekki fyllilega tekið á í tilkynningunni um fyrirhugaðar breytingar.

194. **ORO.AOC.125** "Tómstundaflug á loftfari sem heyrir undir flugrekstrarleyfi": þrjár breytingar voru gerðar á þessu ákvæði. Í fyrsta lagi hefur OR.OPS.GEN.105 verið færð í ORO.AOC.125. Í öðru lagi hefur titlinum verið breytt, til að gera viðfangið skýrara, í "Tómstundaflug á loftfari sem heyrir undir flugrekstrarleyfi". Í þriðja lagi leggur stofnunin til nýjan texta sem skilgreinir hvað flugrekandi, sem hefur flugrekstrarleyfi, þarf að gera ef hann hyggst reka loftfar í tómstundaflugi. Meginreglan gildir: í rekstrarhandbók þarf að gera grein fyrir ferli í tengslum við tómstundaflugið og þar þarf að koma fram skýr greinarmunur á verklagsferli (milli viðskiptalegs reksturs og tómstundareksturs). Einnig verður flugrekandinn að tryggja viðeigandi starfsfólk sé fyllilega upplýst um tengd ferli. Auk þess verður áritunin að koma frá lögbæru stjórnvaldi. Hins vegar er ekki þörf á neinni yfirlýsingu þegar flugrekandi í viðskiptum stundar tómstundaflug. Þessu ákvæði hefur lítillega verið breytt til að auka skýrleika í kjölfar athugasemda við viðbragðsskjal við athugasemdum.

195. **ORO.AOC.130 (a)** "Fluggagnavöktun": hugtakið "*nema hún sé starfrækt tímabundið og einungis í ferjuflugi eða reynsluflugi*" var innleitt í texta viðbragðsskjalsins við athugasemdum eftir athugasemdir við tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar 2009-2c því flugrekendur í flugþjónustu sem ekki er í tekjuskyni geta ekki auðveldlega komið á laggirnar áætlun um fluggagnavöktun. En eftir innri endurskoðun er niðurstaðan sú að þetta hugtak nái ekki með viðunandi og nákvæmum hætti yfir markmið breytingarinnar og að hætta sé á óáætluðum og ófyrirséðum neikvæðum áhrifum á öryggi. Auk þess er ORO.AOC.130 í fullu samræmi við EU-OPS 1.037 og ICAO viðauka 6 lið I 3.3.6. Því hefur verið ákveðið að fella niður "*nema hún sé starfrækt tímabundið og einungis í ferjuflugi eða reynsluflugi*".

ORO.DEC –Yfirlýsing

196. Þessi undirliður inniheldur kröfuna um að leggja fram yfirlýsingu. Innihald eyðublaðsins fyrir yfirlýsinguna er skilgreint í viðbæti I við lið-ORO. Hún á við um

[32] Reglugerð (EB) nr. 2111/2005 frá Evrópuþinginu og ráðinu frá 14. desember 2005 um stofnun lista yfir flugrekstraraðila sem eru í rekstrarbanni innan sambandsins og upplýsingagjöf til farþega um einkenni flugrekstraraðilans, og afnám greinar 9 í tilskipun 2004/36/EB. *Stjórnartíðindi EB L 344, 27.12.2005, bls. 15.*

flugrekendur í tómstundaflugi á flóknum vélknúnum loftförum (NCC-flugrekendur). Kröfurnar innleiða grein 8.5 (d) í grunnreglugerðinni. Þessi undirliður er viðbót við ARO.GEN.345.

197. Í samræmi við grunnreglugerðina og eins og þegar hefur verið lagt til í tilkynningu um fyrirhugaðar breytingar og viðbragðsskjali við athugasemdum er öllum NCC-flugrekendum skylt að gefa yfirlýsingu til ríkis flugrekandans. Innifalið í þessu er stýrður flugrekstur sem ráðist er í sem tómstundaflug.

198. Markmið yfirlýsingarinnar er að:

- fá flugrekanda til að viðurkenna skyldur sínar samkvæmt viðeigandi öryggisreglugerðum og að hann hafi fengið allt nauðsynlegt samþykki;
- upplýsa lögbært stjórnvald um tilvist flugrekanda; og
- gera lögbæra stjórnvaldinu kleift að uppfylla umsjónarskyldu sína

199. Innihald yfirlýsingarinnar var endurskoðað á grundvelli athugasemda sem bárust. Hugtök voru samræmd þeim sem notuð eru í öðrum undirliðum og liðum.

ORO.MLR – Handbækur, flugbækur og skýrslur

200. Fyrirhugaðar útfærslureglur í ORO.MLR, sem innleiða málsgreinar 8.a.3 og 8.b í viðauka IV við grunnreglugerðina, hafa að geyma ákvæði um rekstrarhandbók flugrekanda, lista um lágmarksbúnað, leiðarflugbókina og skýrslugerð.

201. Fyrir flutningaflug í viðskiptalegum tilgangi með þyrlum og flugvélum eru fyrirhugaðar útfærslureglur grundvallaðar á núverandi kröfum, þ.e. EU-OPS, JAR-OPS 3 og JAR-MMEL/MEL, með eftirfarandi umtalsverðum breytingum:

- Þó að ákvæði um uppbyggingu rekstrarhandbókar (hluta A til D), sem afritaðir eru úr viðbótum EU-OPS/JAR-OPS 3, séu lögð fram sem útfærslureglur, mun listinn yfir innihald rekstrarhandbókarinnar verða lagður fram sem viðurkennd aðferð til að uppfylla kröfur, til að gefa sveigjanleika og gæta meðalhófs.
- Ekki er skylt að rekstrarhandbókin sé á ensku, samkvæmt EU-OPS/JAR-OPS 3, en ákvæði í EU-OPS/JAR-OPS 3, sem hafa verið tekin upp, gera ljóst að flugrekanda sé skylt að tryggja að starfsfólk geti skilið tungumál rekstrarhandbókarinnar. Það er öryggismál að starfsfólk geti skilið tungumál rekstrarhandbókarinnar, eins og ýmsir hagsmunaaðilar bentu á í athugasemdum sínum.
- Ákvæðin um lista yfir lágmarksbúnað hafa að geyma viðbótarvísun í væntanleg gögn um rekstrarhæfi sem byggja á reglugerð framkvæmdastjórnarinnar (EB) nr. 1702/2003.

202. Hvað varðar tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum eru tillagðar útfærslureglur grundvallaðar á ICAO viðauka 6 lið II kafla 2 og 3, og viðauka 6 lið III kafla 3, með engum umtalsverðum mun.

203. Hvað varðar sérhæft tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum og sérhæfða starfsemi í viðskiptalegum tilgangi eru tillagðar útfærslureglur grundvallaðar á ICAO viðauka 6 lið II kafla 2 og 3, og viðauka 6 lið III kafla 3, með engum umtalsverðum mun.

ORO.SEC – Öryggi

204. Tillagðar útfærslureglur í OR.OPS.SEC innihalda kröfur til flugrekanda að hafa tiltæk verndarferli og búnað til að vernda aðstöðu flugáhafnar gegn öryggisbresti. Í flugvélum ná kröfurnar til allra sem hafa dyr á aðstöðu fyrir flugáhöfn og til allra flutningaflugvéla sem reknar eru í viðskiptalegum tilgangi með hámarks flugtaksþyngd yfir 45.500 kg og meira en 60 sæti í hámarks farþegasætaskipan. Kröfurnar fyrir þyrlur eru uppfylltar svo framarlega sem að komið hafi verið fyrir hurð fyrir aðstöðu flugáhafnar.

205. Tillagðar reglur eru grundvallaðar á EU-OPS undirlið S og JAR-OPS 3 undirlið S og endurspegla innihald og ætlun nefndra undirliða. Tillagðar reglur eru einnig í samræmi við ICAO viðauka 6 lið I.

206. Meginviðfangsefnið var áhyggjur hagsmunaaðila um mögulegan árekstur milli reglna sem stofnunin lagði til um öryggi í flugi og reglugerðar (EB) nr. 300/2008 frá Evrópuþinginu og ráðinu frá 11. mars 2008 um sameiginlegar öryggisreglur á sviði almenningsflugs sem fellir úr gildi reglugerð (EB) nr. 2320/2002[33]. Einhugur var milli framkvæmdastjórnarinnar og stofnunarinnar að stofnunin myndi einungis halda, í álitinu, þeim reglum sem hafa sterka öryggisskírskotun og ekki eru þegar fyrir hendi í reglugerð (EB) nr. 300/2008 eða hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni og færa þær reglur sem eftir væru til framkvæmdastjórnarinnar til frekari þróunar.

ORO.FC – Flugáhöfn

207. Tillagðar útfærslureglur í ORO.FC hafa að geyma kröfur um hæfi, þjálfun og eftirlit með flugáhöfnum.

- Kafli 1 tilgreinir sameiginlegar kröfur og tekur bæði til tómstundaflugs á flóknum vélknúnum loftförum og sérhvers reksturs í viðskiptalegum tilgangi.
- Kafli 2 tilgreinir viðbótarkröfur sem eiga við um flutningaflug að svifflugum og loftbelgjum undanskildum og farþegaflug sem stundað er samkvæmt sjónflugsreglum (e. visual flight rules - VFR) að degi til, hefst og endar á sama flugvelli eða starfsstöð og er að hámarki 30 mínútur að lengd, eða innan nánasta umhverfis sem skilgreint er af lögbæru stjórnvaldi, af:
- einshreyfils flugvélum með skrúfuhreyfli sem hafa vottaða flugtaksþyngd sem er 5.700 kg eða minna og bera að hámarki sex einstaklinga, þeirra á meðal flugmann; eða
- einshreyfils þyrlur sem bera að hámarki sex einstaklinga að flugmanni meðtöldum.
- Kafli 3 tilgreinir viðbótarkröfur sem eiga við um rekstur í viðskiptalegum tilgangi annan en farþegaflug og svifflugs- eða loftbelgjarekstur og útsýnisflug í viðskiptalegum tilgangi sem nefnt er í ofangreindri málsgrein.

208. Tillagðar reglur byggja á EU-OPS og JAR-OPS 3 fyrir flutningaflug sem og drögunum að JAR-OPS 0, 2 og 4 fyrir flugrekstur annan en flutningaflug og tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum. Kröfurnar sem eiga við um

---

[33] Stjórnartíðindi EB L 97, 09.04.2008, bls. 72.

tómstundaflug hafa verið aðlagaðar og falla fyllilega að ICAO viðauka 6 lið II fyrir flugvélar og lið III kafla III fyrir þyrlur.

209. Hvað varðar flutningaflug, samanborið við EU-OPS/JAR-OPS 3 og til viðbótar við almennar breytingar sem lýst er í viðbragðsskjali við athugasemdum 2009-2b, málsgrein 89 og áfram[34]. eru eftirfarandi breytingar sérstaklega nefndar:

- Kröfur er varða flugvélar og þyrlur hafa verið samræmdar eins og auðið er, og tekið tillit til mismunar á rekstrareinkennum beggja þessara tegunda loftfara.
- Þó að tilslakanir í viðbæti 1 við 1.005(a) í EU-OPS og viðbæti 3.005(f) í JAR-OPS 3 hafi að fullu verið teknar upp í tillagðar útfærslureglur fóru hagsmunaaðilar fram á að frekara meðalhófs væri gætt í reglunum. Því hefur vissri starfsemi í útsýnisflugi eins og lýst er að ofan verið gert að sæta sömu reglum og flugrekstri í viðskiptalegum tilgangi öðrum en farþegaflutningum. Þegar þröskuldurinn var ákveðinn var horft til öryggisstigs sem ætlast er til í flutningaflugi sem og löggjafar aðildarríkja sem í gildi er. Hvað þyrlur varðar er talan um sex einstaklinga málamiðlun milli lítilla og meðalstórra þyrla og ætti að ná yfir flest útsýnisflug. Skilyrðið um hreyfla er talið heppilegra en þyngdartakmörkun upp á 3.175 kg þar sem að hið síðarnefnda myndi einnig taka til ákveðinna flókinna fjölhreyfla þyrla. Helsti mismunurinn í fyrirhugðum útfærslureglum varðar árlega hæfniathugun flugrekanda og kröfurnar um flugstjóranámskeið, áhafnarsamvinnu og breytingaþjálfun - hinar síðarnefndu eru ekki jafn fyrirskipandi.
- Nýlegar reynslukröfur fyrir alla flugmenn eru færðar í lið-FCL, það er málsgrein FCL.060, þar sem þær teljast hamla sérréttindum leyfisins.
- Notendaleyfi flughermiþjálfunarbúnaðar hefur verið endurbætt og inniheldur nú kröfur til flugrekanda um að koma á laggirnar kerfi sem stýrir breytingum sem gætu haft áhrif á þjálfunaráætlun flugrekanda.
- Hvað varðar hæfi svæðis/flugleiðar og flugvallar, er hugtakið 'hæfi' ekki tekið upp þar sem það er eingöngu notað í tengslum við flugmannsskírteini. EU-OPS/JAR-OPS skýra hvorki né ákveða hvert slíkt hæfi er, hver sker úr um það eða hvort það tengist skírteininu eða ekki. Til að forðast hugtakarugling sem gæti valdið misskilningi, var talið betra að fella niður tilvísun um 'hæfi' en halda efnislegum kröfum óbreyttum.
- Í ljósi athugasemda sem bárust hefur þjálfun í áhafnarsamvinnu verið innifalin í allri einstaklingsþjálfun flugmanna. Ástæða þess er að áhafnarsamvinna fæst ekki eingöngu við samskipti tveggja flugmanna í sömu flugáhöfn heldur einnig, til dæmis, við starfslið á jörðu niðri. Einnig fæst sú þjálfun við hvernig hægt er að sinna verkefnum í flugstjórnarklefa með skilvirkum hætti, sem er mikilsverður hluti starfs flugmanns sem er einn við stjórnvölinn.
- Viðbótarkröfur við reglur um blindflug eða næturflug, þar sem um einn flugmann er að ræða, eru grundvallaðar á JAA NPA OPS 65, sem samræmast ICAO viðauka 6 lið I breytingu 29.

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

210. Í heildina séð er samkvæmni tryggð með lið-FCL og hinu nýlega þróaða hugtaki um gögn um rekstrarhæfi. Hið síðarnefnda var þegar, að hluta til, fyrir hendi í EU-OPS með tilvísan í samráðshóps um rekstrarmat (e. Joint Operational Evaluation Board - JOEB).

211. Eftirfarandi sést mismunur sambanborið við ICAO viðauka 6:

- Breytingar voru gerðar varðandi umfang til að gæta meðalhófs í reglum, sérstaklega fyrir CAT-rekstur í útsýnisflugi. Auk þess var viðbætir 1 við 1.005(a) í EU-OPS skoðaður. Hann varðar skort á fylgni við viðauka 6, lið I 9.4.4.1 um fjölda hæfniathugana flugrekanda á ári. Sama á við um viðauka 6, lið III, kafla II 7.4.3.1. vegna upptöku viðbætis 3.005(f) á JAR-OPS 3 varðandi rekstur samkvæmt sjónflugsreglum að degi til með vísan í sjónræn kennileiti á öðru en flóknum vélknúnum þyrlum.
- Ákvæði um fjarskiptamenn og flugleiðsögumenn voru ekki sett inn í EU-OPS og eru þess vegna ekki í tillögðum texta. Þetta varðar skort á fylgni við viðauka 6, lið I, 9.1.2 fyrir fjarskiptamenn. Ekki er þörf á flugleiðsögumönnum í neinni starfsemi. Auk þess er það á ábyrgð aðildarríkja að gefa út reglur um hæfi þessara áhafnarmeðlima, þó að stofnunin geti gefið út reglur um starf þeirra. Þetta þýðir auk þess að viðauki 6, liður I, 9.1.3 og viðauki 6, liður II, 3.9.1.2 varðandi flugvélstjóra er einungis innleiddur að hluta með þessum reglum þar sem að aðildarríki þurfa enn að sinna leyfisveitingu.
- Hvað varðar þekkingu á svæði/flugleið og flugvöllum, með því að taka upp ákvæði úr viðbæti 1 við 1.005(a) í EU-OPS, er fjallað um skort á fylgni við starfsemi í sjónflugi að degi til á flugvélum í nothæfisflokki B með viðauka 6, lið I, 9.4.3.5 og 9.4.3.6 á 12 mánaða tímabilinu.
- Hvað varðar flugrekstur þar sem einn flugmaður er við stjórnvölinn við blindflugsaðstæður er ekki sérstaklega minnst á staðalinn í viðauka 6, lið I, 9.4.5.3 um upphafsskoðun á hlutverki einstjórnarflugmanns og í umhverfi sem endurspeglar starfið. Textinn er hins vegar sá sami og í EU-OPS og var því ekki breytt, í samræmi við leiðbeiningar sem framkvæmdastjórnin og EASA-nefndin samþykktu.

212. Eftirfarandi eru upptalin sem viðfangsefni fyrir framtíðarreglusetningarverkefni:

- endurskoðun og uppfærsla ákvæða um áhafnarsamvinnu sem taka tillit til reynslu nokkurra undanfarinna ára;
- önnur áætlun um þjálfun og hæfi fyrir farþegaflug í þyrlum í viðskiptalegum tilgangi.

213. Athugasemdirnar sem bárust sýna einnig að þjálfunarviðmið fyrir einstjórnarflug eru umdeild og gætu þurft frekari endurskoðunar við. En ekki hafa borist margar ítarlegar tillögur um endurbætur. Stofnunin gæti bætt við viðbótar reglusetningarverkefni um þetta efni síðar, meðan beðið er frekari reglusetningartillagna frá hagsmunaaðilum.

ORO.CC – Öryggis- og þjónustuliðar

214. Tillagðar útfærslureglur í ORO.CC innihalda kröfur um þjálfun, eftirlit og hæfi sem hverjum flugrekanda, sem rekur loftfar með öryggis- og þjónustuliðum, skal skylt að fylgja til að tryggja samfellu í hæfi öryggis- og þjónustuliða.

- Kafli 1 tekur til sameiginlegra krafna sem eiga við um flutningaflug (e. commercial air transport operations - CAT) sem og tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum.
- Kafli 2 varðar viðbótarkröfur sem eiga einungis við um CAT.

215. Tillagðar reglur byggja á núverandi kröfum: þ.e. undirlið O í EU-OPS og JAR-OPS 3. TGL 44[35], er JAA gaf út og inniheldur kafla 2 í JAR-OPS 1 (viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur og skýringargreinagerð (e. Interpretative Explanatory Material - IEM)), sem einnig hefur verið tekið tillit til .

216. Kröfurnar samræmast ICAO viðauka 6, kafla 12 í lið I um flugvélar og kafla 10 í lið III um þyrlur. Tillagðar reglur, eins og í kröfum EU-OPS og JAR-OPS 3, eru nákvæmari en þær sem greint er frá í samsvarandi ICAO-stöðlum. En ítarlegar tillögur ICAO, sem má finna í ICAO-skjali 7192-AN/857 þjálfunarhandbók lið E-1 fyrir öryggisþjálfun öryggis- og þjónustuliða (önnur útgáfa - 1996), hafa einnig verið skoðaðar.

217. Í ljósi þess að í tómstundaflugi á flóknum vélknúnum loftförum var í flestum tilvikum farið sjálfviljugt eftir kröfunum í EU-OPS, er helsti munurinn samanborið við undirlið O í EU-OPS og JAR-OPS 3 eftirfarandi fyrir báðar tegundir starfsemi:

- Umfang (ORO.CC.005): fyrirhugaðar reglur samkvæmt kafla 1 'Sameiginlegar kröfur' munu eiga við um tómstundaflug á flóknum vélknúnum loftförum og flutningaflug.
- Ákvörðun lágmarkskrafna um fjölda öryggis- og þjónustuliða (ORO.CC.100): Krafan í EU-OPS (OPS 1.990(b)(2)) hefur verið skýrð til að tryggja að flugrekendur skilji almennt og taki tillit til lofthæfisreglna og tengdra ákvæða um vottun öryggis- og þjónustuliða. Sérstaklega verður að taka tillit til vottunarkrafna tengdum sýnikennslu um rýmingu, beina sjónlínu í farþegarými og sætum öryggis- og þjónustuliða þegar ákveðinn er lágmarksfjöldi öryggis- og þjónustuliða í flugrekstri. Reynsla hefur nýlega sýnt að misjafn skilningur ríkir um vottunarferlið sem nauðsynlegt er áður en ákveðin skipan farþegasæta í loftfari fær samþykki og/eða um áhrif þess á ákvörðun lágmarksfjölda öryggis- og þjónustuliða í flugrekstrinum. Til dæmis sýndi slysarannsókn að lágmarksfjöldi öryggis- og þjónustuliða í rekstrarhandbók viðkomandi flugrekanda var lægri en talan í viðeigandi sýnikennslu/lýsingu á rýmingu fyrir viðkomandi loftfar.
- Eftirlit með þjálfun fyrsta öryggis- og þjónustuliða (ORO.CC.115(d) og ORO.CC.260(a)(2)): almennt var talið að skortur á eftirliti í EU-OPS með þessari þjálfun bæri vott um ósamkvæmni. Þetta hefur nú verið leiðrétt í kjölfar athugasemda sem bárust í samráðsferlinu.

---

35 JAA Stjórnunar- og leiðbeiningarefni - kafli fjögur: Rekstur, liður þrjú: Tímabundinn leiðbeiningabæklingur (JAR-OPS) - BÆKLINGUR nr. 44: JAR-OPS 1 AMT 13 KAFLI 2 UPPFÆRÐUR OG INNIHELDUR NÚ TILLÖGUR UM TEXTA KAFLA 2 ÚR AFTURKÖLLUÐUM TILKYNNINGUM UM FYRIRHUGAÐAR BREYTINGAR JAA.

- Þjálfun tengd tegundum loftfara og breytingaþjálfun flugrekanda (ORO.CC.125): Í EU-OPS var öll slík þjálfun hluti af einni áætlun um breytingaþjálfun. Gerður hefur verið skýr greinarmunur á þjálfun sem á við um öll loftför af sömu gerð og þjálfun sem er bundin flugrekanda, þannig að tryggð verði samkvæmni í áframhaldandi vinnu við gögn um rekstrarhæfi (e. operational suitability data – OSD). Þetta gæti einnig eflt viðurkenningu á þjálfun í framtíðinni.
- Mismunarþjálfun (ORO.CC.130): í athugasemdum kom fram beiðni um skýrleika og því er nú fjallað um þessa þjálfun í kröfu sem er önnur en krafan um tegundaþjálfun fyrir loftför og breytingaþjálfun flugrekanda. Þetta eflir einnig tengslin við viðeigandi hluta gagna um rekstrarhæfi sem vísað var til hér að ofan.
- Gildistímabil um þjálfun og eftirlit (ORO.CC.140(e) og 145(c)): skortur á skýrleika í EU-OPS um þessi atriði birtist í mismunandi skilningi hagsmunaaðila í viðbrögðum þeirra við viðbragðsskjalinu við athugasemdum og hefur verið tekið á honum með hliðsjón af ákvæðum í TGL 44 (kafla 2 í JAR-OPS 1).
- Vottun öryggis- og þjónustuliða (CCA) (ORO.CC.210): öryggis- og þjónustuliðar sem taka þátt í CAT þurfa, samkvæmt grunnreglugerðinni, að hafa vottun öryggis- og þjónustuliða. Viðbótarútfærslureglur eru hluti sérstaks viðauka (liður-CC) við reglugerð framkvæmdastjórnarinnar um flugáhafnir. Viðhalda verður vottun öryggis- og þjónustuliða og einnig má takmarka hana, beita sviptingu eða afturköllun ef handhafar fylgja ekki kröfum. Þetta er ólíkt vottun á öryggisþjálfun sem krafist er í EU-OPS, þar sem engin skilyrði giltu um gildi og not handhafa vottunarinnar. Í samanburði við upphaflega tillögu varðandi tilkynningu um fyrirhugaða breytingu, þá er krafan um tegundaþjálfun loftfarar ekki lengur skilyrði fyrir útgáfu vottunar öryggis- og þjónustuliða, eins og margir höfðu beðið um. Hins vegar er gild loftfarstegundarhæfni enn skilyrði þess að handhafar vottunar öryggis- og þjónustuliða geti notað vottunina.
- Listi yfir loftfarstegundarhæfni fyrir handhafa vottunar öryggis- og þjónustuliða (ORO.CC.215(b)(2)): Grunnreglugerðin krefst þess að vottunum öryggis- og þjónustuliða sé haldið í gildi. Hvað varðar annað starfsfólk í almenningsflugi sem verður að uppfylla reglur, þá er þess krafist að handhafar geti hvenær sem er sýnt fram á fylgni til að tryggja öryggi og styðja við samræmda innleiðingu, umsjón og stöðlun. Þetta verður sífellt mikilvægara við núverandi aðstæður í flugi þar sem flestir öryggis- og þjónustuliðar vinna fyrir fleiri en einn flugrekanda á vinnuferli sínum og fjöldi sjálfstætt starfandi öryggis- og þjónustuliða eykst sífellt, sem vinna á ákveðnum tímum ársins, sem og fjöldi þeirra sem vinna fyrir fleiri en einn flugrekanda á samtímis. Ennfremur, þar sem vottun öryggis- og þjónustuliða er gefin út eftir frumþjálfunarnámskeið, getur handhafinn einungis sýnt fram á tilskilda samfellda fylgni við aðrar viðeigandi öryggisreglur ef vottuninni fylgir listi yfir loftfarstegundarhæfni sem flugrekendur láta hverjum öryggis- og þjónustuliða í sinni þjónustu í té. Þetta var talið hagnýtara en að krefjast endurútgáfu, eða framlengja gildistíma vottunar öryggis- og þjónustuliða.

- Starfsemi á fleiri en einni tegund eða gerð loftfars (ORO.CC.250): takmörkunin við 3 tegundir, eða 4 tegundir með samþykki stjórnvalds, er hin sama og í EU-OPS. Mismunurinn sem bent skal á tengist ákvörðun tegunda og afbrigða, sem er þannig í tillögunni að hún samræmist áframhaldandi vinnu við ferlið er tengist gögnum um rekstrarhæfi varðandi öryggis- og þjónustuliða.

218. Einnig hefur verið tryggð samkvæmni við lið-CC, sem og ORO.FC og ORO.TC, þar sem slíkt skiptir máli.

219. Samráðsferlið sýndi berlega breiða samstöðu á meðal aðildarríkja og hagsmunaaðila hvað varðar þörfina á að þróa sameiginleg viðmið eða staðla á ESB-stigi fyrir samþykki þjálfunarstöðva sem ætlaðar eru öryggis- og þjónustuliðum, fyrir hæfni leiðbeinenda og prófdómara og fyrir þjálfunarbúnað. Því leggur stofnunin til, að tilteknum sameiginlegum skilningi og samþykki löggjafans á lagalega grundvellinum, að taka á þessum málefnum með reglusetningarverkefnum í framtíðinni.

ORO.TC - Tækniáhöfn í HEMS, HHO eða NVIS-starfsemi

220. Fyrirhugaðar útfærslureglur í ORO.TC innihalda sameiginlegar þjálfunar- og eftirlitskröfur við rekstur loftfars með tækniáhöfn í sjúkraflugi á þyrlum (e. helicopter emergency medical services - HEMS), hífingar á þyrlum (e. helicopter hoist operations - HHOs), og flug með nætursjónbúnað (e. night vision imaging system - NVIS). Frekari sérkröfur er tengjast þjálfun tækniáhafnar í samræmi við viðeigandi starfsemi má finna í SPA.HEMS, SPA.HHO og SPA.NVIS.

221. Þessi undirliður tekur sem stendur ekki til tækniáhafnar eða tæknimanna í sértæku starfi (verkflug). Þjálfunarkröfur þeirra sem tengjast verkflugi verða viðfangsefni liðs-SPO og viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur og leiðbeiningarefnis sem honum tengjast. Stofnunin getur ákveðið síðar að endurskoða kröfurnar í ORO.TC þannig að þær nái til tækniáhafnar sem fæst við ákveðna hluta verkflugs.

222. Fyrirhugaðar reglur eru grundvallaðar á JAR-OPS 3 undirlið O. Til viðbótar við almennar breytingar sem lýst er í viðbragðsskjali við athugasemdum 2009-2b, málsgrein 89 og áfram, eru eftirfarandi breytingar sérstaklega nefndar:

- Umfang og gildissvið ákvæðanna eru skilgreind betur og lögð til skilgreining á tækniáhöfn í CAT HEMS, HHO og NVIS-starfsemi.
- Í ljósi þess að ákvæði grunnkrafnanna um flugrekstur nefna ekki heilsu tækniáhafnar er viðeigandi ákvæði JAR-OPS 3 um upphaflega læknisskoðun eða mat einungis að finna í leiðbeiningarefni.
- Ákvæði um þyrlutegundir og takmarkanir á hámarksfjölda tegunda hafa, í grunninn, verið tekin upp úr JAR-OPS 3. Hins vegar voru nokkrar breytingar gerðar þar sem engar tegundir hafa, almennt séð, verið ákvarðaðar fyrir tækniáhöfn. Sumir flugrekendur nota tegundir sem voru ætlaðar fyrir flugáhöfn. Í ljósi umfangs HEMS, HHO og NVIS-starfseminnar ætti að huga að mismun á tækjum og ferlum sem notuð eru. Takmarkanirnar í JAR-OPS 3 eru því teknar upp í viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur með kröfunni til

flugrekenda um að tilgreina hámarksfjölda tegunda í rekstrarhandbókinni, hafandi í huga hið sértæka starfsumhverfi tækniáhafnarinnar.

223. Tryggt er samræmi við ORO.FC og ORO.CC.

IV Yfirlit yfir mismun

Mismunur við EU-OPS / JAR-OPS 3

224. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit um mismun milli liðs-ORO og EU-OPS / JAR-OPS 3 ásamt skýringu á greinarmuninum.

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
EU-OPS 1.1.75(c)(1) og JAR-OPS 3.175(c)(1)	ORO.GEN.105 og ORO.GEN.115	Hugmyndin um að umsækjandi um flugrekstrarleyfi megi ekki vera handhafi flugrekstrarleyfis frá öðru stjórnvaldi nema stjórnvöldin hafi sérstaklega samþykkt það hefur verið felld niður	Ákvæðið er úrelt því að flugrekstrarleyfi sem gefið er út í samræmi við lið-ORO er gilt í öllum aðildarríkjum.
1./3.035 Gæðakerfi	ORO.GEN.200	Engin tilvísun í gæðakerfi, en vísan í stjórnunarkerfi, sem tekur á öryggisstjórnun og fylgnivöktun	fylgni við ICAO SARPS um SMS
1./3.037 Hlutir tengdir slysavörnum og flugöryggisáætlun	ORO.GEN.200	Slysavarnir og flugöryggisáætlun leyst af hólmi af ICAO SMS eins og það er innleitt í ORO.GEN.200	fylgni við ICAO SARPS um SMS

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
EU-OPS 1.165 (c)(1)(ii) Leiga	ORO.AOC.110(a)	Engin krafa um að krefjast skilyrða í leigusamningi sem eru hluti þessa samþykkis Tilkynningin um að tilkynna verði og fá samþykki stjórnvalds fyrir sérhverju fráviki frá kröfunum sem lýst er í undirliðum K. L og/eða OPS 1.005(b) hefur verið felld niður	Ekki er talið nauðsynlegt að setja ákvæði um tómaleigu loftfars sem skráð er í þriðja ríki eða tómaleigu loftfars frá flugrekanda í öðru ríki Bandalagsins, af því að þetta er talið afbrigði við flugrekstrarleyfi og loftfar á flugrekstrarleyfi verður að uppfylla ákvæði liðs-CAT og hafa lofthæfivottorð sem útgefið er í samræmi við lið 21.
EU-OPS 1.165 (c)(3)(A) Leiga	ORO.AOC.110(d)	Krafan um að stjórnvald undanskilji flugrekanda frá viðeigandi ákvæðum OPS liðs 1 hefur verið felld niður	Ef tómaleiga loftfars er felld niður úr flugrekstrarleyfi leigusala og loftfarið verður undir rekstrarstjórn leigutaka. Reglur ESB um flugrekstur munu til framtíðar litið einungis eiga við um flugrekendur innan ESB. Því er engin þörf á að undanskilja flugrekandann innan ESB frá viðeigandi kröfum OPS ef flugrekandi utan ESB notar loftfarið.
1./3175 (i)(2)	ORO.AOC.135(a)	Vísan í "viðhaldskerfi" hefur verið felld niður	Reglugerð (EB) nr. 2042/2003 nær til þessa

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
EU-OPS 1.185(e) og JAR-OPS 3.185(d)	N/A	Ekki er skylt að leggja fram umsókn um endurnýjun á flugrekstrarleyfi að minnsta kosti 30 dögum áður en gildistíminn rennur út, eða samkvæmt samkomulagi.	Flugrekstrarleyfið verður gefið út ótímabundið
JAR-OPS 3.175(c)(3)	N/A	Umsækjanda um flugrekstrarleyfi er ekki skylt að skrá þyrlurnar sem á að reka samkvæmt leyfinu í ríkinu sem gefur út leyfið	Reglugerð (EB) nr. 1008/2008 nær til þessa
1./3.155 (a)(1)	ORO.MLR.115(e)	"jafnvel þó að flugrekandi hætti að vera vinnuveitandi þess öryggis- og þjónustuliða, að því gefnu að þetta sé innan þeirra tímamarka sem kveðið er á um í (c)" bætt við.	Skýring, í framhaldi af athugasemdum sem bárust.
1./3.155 (a)(2)	ORO.MLR.115(f)	Umfangið aukið þannig að það nær til allra skýrslna, ekki einungis til flugs, vakta og hvíldartíma. "að því gefnu að þetta sé innan þeirra tímamarka sem kveðið er á um" bætt við.	Í þágu heildstæðni og skýrleika, í framhaldi af athugasemdum sem bárust.

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
1./3.1040(c)	N/A	Eftirfarandi texti í EU-OPS/JAR-OPS 3 var ekki tekinn upp: "Flugrekandi verður að útbúa rekstrarhandbókina á ensku, nema stjórnvald eða lög í landinu kveði á um annað. Auk þess getur flugrekandi þýtt og notað þá handbók, eða hluta hennar, á öðru tungumáli".	Þó að EU-OPS/JAR-OPS 3 kveði á um að rekstrarhandbókin skuli útbúin á ensku er einnig leyft að rekstrarhandbókin sé þýdd á annað tungumál. En þar sem ESB telur öll opinber tungumál jafngild, hefur tengd málsgrein í EU-OPS/JAR-OPS 3 ekki verið tekin upp. Auk þess er umdeilanlegt hvort að rekstrarhandbók á ensku sem áhöfn, er ekki hefur ensku sem móðurmál notar, geti ekki talist valda öryggisáhættu. Tekið er á þessu í viðmiðinu sem tekið er upp úr EU-OPS/JAR-OPS 3 þar sem þess er krafist að allt starfsfólk geti skilið tungumál þess hluta rekstrarhandbókarinnar , sem á við um skyldur þeirra og störf.
1./3.1040(i)	ORO.MLR.100(g)	Breytt þannig að það á einungis við um þær breytingar sem krafist er að tilkynntar séu, til þess til dæmis að útiloka ritstjórnarlegar breytingar.	Til skýringar og til samræmingar við nýja nálgun um fyrirfram samþykki.

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
1./3.1055	ORO.MLR.110	Breytt til að leyfa að leiðarflugbók sé haldin með öðrum hætti en skrifum á prentpappír. Innihald leiðarflugbókarinnar verður sett fram sem viðurkennd aðferð til að uppfylla kröfur.	Til að gefa sveigjanleika og styðja við tækniþróun. Prentpappír er ekki tilgreindur í ICAO SARPS.
Viðbætir 1 við OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115(b) og (c)	Töflur fyrir geymslutímabil skjala sameinaðar. Tækniflugbók flugvélar felld niður. Bætt við vottun öryggis- og þjónustuliða. Skýrslur um styrk geimgeisla og sólargeislun ekki teknar upp.	Töflur sameinaðar, til skýringa og einföldunar. Tækniflugbók flugvélar felld niður, þar sem lofthæfireglur fjalla um þetta. Vottun öryggis- og þjónustuliða bætt við, til að endurspegla nýjar reglur um öryggis- og þjónustuliða. Skýrslur um styrk geimgeisla og sólargeislun ekki teknar upp, þar sem þetta efni varðar ekki flugöryggi.
Viðbætir 1 við EU-OPS 1.005(a) lið (31) Viðbætir 1 við JAR-OPS 3.005(f) lið (18)	N/A	Texti ekki tekinn upp	Engin viðmið gefin fyrir stytt flugstjóranámskeið. Nota verður grein 14 í grunnreglugerð.
1/3.105 (d)	ORO.FC.145(d)+(e)	Skýring á samþykki fyrir notanda flughermiþjálfunarbúnaðar Nýr undirmálsgrein til að tryggja áframhaldandi fylgni og rétta stjórn á breytingum á flughermiþjálfunarbúnaði sem getur haft áhrif á þjálfunaráætlanir flugrekanda	Vandamál við innleiðingu EU-OPS/JAR-OPS 3 Jafnræðisgrundvöllur Samræmi við ORA.FSTD og ORA.ATO

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
N/A	ORO.FC.145(b)	Nýrri málsgrein hefur verið bætt við þar sem tilgreint er að í þjálfunarnámskeiðum verði að hafa í huga skylduþætti um gögn um rekstrarhæfi	Til að taka tillit til gagna um rekstrarhæfi
1/3.943(a)	N/A	Texti ekki tekinn upp	Gamalt ákvæði um upptöku
EU-OPS 1.955(a)(2)	ORO.FC.105(b)(3)	Texti er samræmdur við JAR-OPS 3.955(a)	EU-OPS er þannig skrifað að gefið er til kynna að flugmaður sem gengur til liðs við flugrekanda þegar hann hefur þegar verið tilgreindur sem flugstjóri hjá fyrrum flugrekanda verði að ljúka öðru flugstjóranámskeiði hjá nýjum flugrekanda áður en nýi flugrekandinn getur tilgreint hann sem flugstjóra. JAR-OPS 3 er skynsamlegra í þessu tilliti.
EU-OPS 1.978(b)+(e)	N/A	Vísunin í kröfur um nýlega reynslu er ekki tekin upp	ATQP getur ekki framlengt kröfur FCL. Framlengingin vegna nýlegrar reynslu má nú þegar finna í FCL.060.
EU-OPS 1.978(f)	N/A	Krafan um skyldu tilnefnds yfirmanns er ekki tekin upp	Óþörf með almennum stofnakröfum og stofnanakröfum sem bundnar eru flugrekstrarleyfi

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
Viðbætir 1 við EU-OPS 1.978(c)(1)	N/A	Setningin í lið (c)(1) sem leyfir að komið sé á laggirnar jafngildri aðferð annarri en formlegum öryggistilgangi er ekki tekin upp	Ekki var hægt að sýna fram á hver hinn valkosturinn gæti verið. Svipaða setningu má finna í ACJ við viðbæti 1 við JAR-OPS 1.978(c)(1)(i), lið 4. Viðbætir EU-OPS er nú viðurkennd aðferð til að uppfylla kröfur og orðalag skylds ACJ virðist benda til þess að eðlilegt sé að nota ferlið við aðra aðferð til að uppfylla kröfur til að tryggja að allir geti nýtt sér slíkan valkost
Viðbætir 2 við OPS 1.940(a)(2)	ORO.FC.202(a)(7)	Áhafnarsamvinna einstjórnarflugvélar innifalin	Áhafnarsamvinna í einstjórnarflugvél hefur ýmis sérkenni sem á ekki við rekstur þar sem stærri flugáhöfn kemur við sögu
Viðbætir 2 við OPS 1.940(a)(5)	ORO.FC.202(c)	Lágmarkstímafjöldi fyrir einstjórnarflug að nóttu til	NPA OPS 65 og ICAO Amdt 29 við viðbæti 6 I sem að JAAC, EASA og ASC ákváðu sem eina af tilkynningu um fyrirhugaða breytingu JAA sem á að setja í upphaflegar útfærslureglur
N/A	ORO.FC.100(e)(2)	Útlistun varðandi FTL fyrir sjálfstætt starfandi áhafnarmeðlimi bætt við	Samkvæmt umboði flugöryggisnefndar að skýra ábyrgð hvað varðar fylgni við FTL kröfur þegar flugmenn starfa fyrir fleiri en einn flugrekanda

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
JAR-OPS 3.988	Skilgreiningar ORO.TC og viðauka I	Skilgreining á tækniáhöfn innleidd og umfang ORO.TC betur skilgreint	JAR-OPS 3 undirliður O á við um áhafnarmeðlimi aðra en flugáhöfn. Þessir áhafnarmeðlimir voru skilgreindir sem áhafnarmeðlimir í CAT HEMS, HHO og NVIS starfsemi. Hvað áhöfn varðar krefst JAR-OPS 3 nú þegar fylgni við undirlið O í JAR-OPS 1/EU-OPS
JAR.OPS 3.995(a)(2)	Leiðbeiningarefni við ORO.TC	JAR-OPS 3 krefst upphaflegrar læknisskoðunar eða mats. Grunnreglugerðin kveður á um lagagrundvöll fyrir heilsukröfur áhafnar í ER 7.b. Engin sambærileg krafa á við um tækniáhöfn. Því hafa kröfurnar verið teknar upp í samræmi við OPS.001 ToR, sem leiðbeiningarefni eingöngu.	Munur á lagagrundvelli
JAR-OPS 3.1030(a)	N/A	Texti um hámarksfjölda tegunda er ekki tekinn upp	Engar tegundir eru tilgreindar fyrir tækniáhöfn
N/A	ORO.TC.105 (b)(2)	Útlistun varðandi FTL fyrir sjálfstætt starfandi áhafnarmeðlimi bætt við	Í samræmi við breytingar sem gerðar voru fyrir flugáhöfn og öryggis- og þjónustuliða
EU-OPS Undirliður O OPS 1.988	Forsíðureglugerð undirliður-CC og viðauki I við reglugerð um flugrekstur	Skilgreining á öryggis- og þjónustuliðum	Í þágu skýrleika og lagalegrar vissu, með hliðsjón af breytingum sem orðið hafa frá því skilgreiningin var sett fram við útgáfu JAR-OPS árið 1993

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
OPS 1.990(b)(2)	ORO.CC.100 (b)(1)	Texti um hvernig á að ákvarða lágmarksfjölda öryggis- og þjónustuliða	Skortur á skýrleika í kröfum EU-OPS sem leiðir til mismunandi skilnings og innleiðingar sem gætu haft áhrif á öryggi (sérstaklega í neyðarútgöngum í gólfhæð við neyðarrýmingu) Til að tryggja að ákvörðun lágmarksfjölda öryggis- og þjónustuliða taki mið af vottunarlýsingu sem varðar starf öryggis- og þjónustuliða sem eiga við um einstaka áhafnarsamsetningu flugrekenda (hvað varðar TC, STC eða breytingu í TC) Jafnræðisgrundvöllur
OPS 1.990(c)	N/A	Viðbótar öryggis- og þjónustuliðar sem stjórnvald krefst í undantekningartilvikum	Ekki tekin upp í lið-ORO, eins og tiltekið er í grein 14(1) í reglugerð 216/2008
OPS 1.995(b)	ORO.CC.110 (a)(2)	Lágmarkskröfur eða skilyrði sem uppfylla þarf hvað heilbrigði varðar svo viðkomandi geti starfað sem öryggis- og þjónustuliði í CAT	Munur á lagagrundvelli Ítarlegar kröfur í lið-MED tilgreina tímabil milli læknisskoðana og krafna er varða mat á heilsu
OPS 1.995(c)	ORO.CC.210(a)	Lágmarkskröfur eða skilyrði sem uppfylla þarf hvað vottun öryggis- og þjónustuliða varðar svo viðkomandi geti starfað sem öryggis- og þjónustuliði í CAT	Munur á lagagrundvelli Ítarlegar kröfur í lið-CC og lið-ORO tilgreina að vottanirnar verða að haldast í gildi

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
OPS 1.1000(c)	ORO.CC.260 (a)(2)	Nýjar kröfur um eftirlit með þjálfun fyrsta öryggis- og þjónustuliða	Mismunur sem stafar af samráðinu Eftirliti bætt við þar sem það telst nauðsynlegt til að tryggja að þjálfun fyrsta öryggis- og þjónustuliða, eins og allri annarri þjálfun, sé lokið með fullnægjandi hætti og tilgreindri hæfni náð
OPS 1.1005(a) og (b)	Liður-CC (CC.CCA.100) Liður-ARA Undirliður CC	Nýtt umfang og skilyrði vottunarinnar	Munur á lagagrundvelli Ákvörðun um að samþykkja flugrekanda og/eða þjálfunarstofnanir er áfram á hendi aðildarríkis eins og í EU-OPS. Ólíkt vottun EU-OPS um öryggisþjálfun, verður vottun öryggis- og þjónustuliða, ásamt með listanum loftfarstegundahæfni, að haldast í gildi til að sýnt sé fram á að handhafi sé hæfur til að starfa
OPS 1.1005(b), (d) og (e)	ORO.AOC.120	Samþykki þess efnis að flugrekandi megi þjálfa öryggis- og þjónustuliða og/eða gefa út vottanir ber að tilgreina í rekstrarlýsingu flugrekstrarleyfisins.	Munur á lagagrundvelli Til að tryggja nokkra samræmingu í ferlinu hefur sameiginlegum grundvallarákvæðum verið bætt við ORO.AOC fyrir flugrekendur (og í lið-ARA undirlið CC, fyrir þjálfunarstofnanir)

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Breytinga- og mismunarþjálfun eru sett í aðskildar reglur	Mismunur sem stafar af samráðinu Ný regla og orðalag fyrir mismunarþjálfun sem er greinilega aðskilin frá loftfarstegundaþjálfuninni og breytingaþjálfun flugrekanda
N/A	ORO.CC.125(b) ORO.CC.130(c) ORO.CC.250(b)	Vísanir í OSD	Til að taka mið af gögnum um rekstrarhæfi hefur nýrri málsgrein verið bætt við þar sem tilgreint er að í þjálfunarnámskeiðum verði að hafa í huga skylduþætti um gögn um rekstrarhæfi Orðalagið í ORO.CC.205(b) um ákvörðun afbrigða sem nýrra tegunda inniheldur nokkrar breytingar til að tryggja samkvæmni við ákvæðin sem munu koma af gögnunum um rekstrarhæfi
N/A	ORO.CC.110 (b)(2)	Útlistun varðandi FTL fyrir sjálfstætt starfandi áhafnarmeðlimi bætt við	Samkvæmt umboði flugöryggisnefndar að skýra ábyrgð hvað varðar fylgni við FTL-kröfur þegar öryggis- og þjónustuliðar starfa fyrir fleiri en einn flugrekanda

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
OPS 1.1015(c)	ORO.CC.140 (e)(3)	Viðbót við gildistíma þriggja ára þjálfunarhluta endurtekinnar þjálfunar	Mismunur sem stafar af samráðinu Til að fást við skort á skýrleika í EU-OPS hvað varðar nákvæman gildistíma þjálfunarhluta sem nauðsynlegt er að sinna á tímabili sem ekki er meira en 3 ár
OPS 1.1020	ORO.CC.145(c)	Viðbót við gildistíma	Til að fást við skort á skýrleika í EU-OPS um þennan hlut Þar sem viðurkennd aðferð til að uppfylla kröfur/leiðbeiningarefni geta ekki stangast á við reglu, viðbót við ákvæði sem upphaflega voru í kafla 2 í JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020(a)) um viðeigandi gildistíma og um svigrúm flugrekanda til að láta endurtekna þjálfun koma í stað endurmenntunarþjálfun við vissar aðstæður
Viðbætir 1 við OPS 1.1005(h)(1)(i)	N/A	Texti um kynningarnámskeið um áhafnarsamvinnu starfandi öryggis- og þjónustuliða þegar kemur að næstu endurteknu þjálfun er ekki tekinn upp	Gömul ákvæði um upptekningu eiga ekki lengur við
Viðbætir 1 við OPS 1.1010(j)	N/A	Texti um frumþjálfun í hvernig forðast ber smitsjúkdóma er ekki tekinn upp	Gömul ákvæði um upptekningu eiga ekki lengur við
Viðbætir 1 við OPS 1.1015 + Viðbætir 1 við OPS 1.1020	ORO.CC.140 (c)(2)(ii) ORO.CC.145 (b)(3)	Þjálfun er varðar öryggisdyr í áhafnarrými innifalin sem þriggja ára hluti endurtekinnar og endurmenntunarþjálfunar	Mismunur sem sprettur af samráði, í ljósi mikilvægis öryggis- og þjónustuliða ef öryggisvá steðjar að

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
JAR-OPS 3 Undirliður O Viðbætir 1 við JAR-OPS 3.988(c)	Liður-ORO Undirliður CC	Tilslakanir frá þjálfunarhlutum öryggis- og þjónustuliða í þyrlum sem JAR-OPS 3 tekur ekki til eru ekki sérstaklega útlistaðar	Liður-ORO tekur til 'loftfara', þannig að allar reglur eiga við um rekstur á flugvélum og þyrlum og listinn yfir tilslakanir er ekki lengur nauðsynlegur vegna þess að tillagðar reglur gera ljóst að þjálfun skal einungis fara fram þar sem 'slíkt á við', og/eða 'á við um rekstur loftfarsins'.

Mismunur á ICAO Viðauka 6 við lið-ORO

225. Eftirfarandi tafla veitir yfirlit um ICAO viðauka 6 í lið I og lið III kafla 1 og kafla 2 innan umfangs þessa álits[36] sem eru annað hvort ekki taldir vera teknir upp eða teknir upp þannig að samræmist ekki samsvarandi viðmiðum ICAO viðauka 6. Sumir hlutanna sem nefndir eru ekki innan gildissviðs grunnreglugerðarinnar og þurfa ef til vill á umfjöllun aðildarríkjanna að halda.

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Liður I, 9.4.5.3	ORO.FC.202	Frumeftirlit með hlutverki einstjórnarflugmanns og umhverfisfulltrúa starfseminnar ekki sérstaklega nefnt

36 Sérstaklega má geta þess að staðlar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar um viðhald og viðhaldsstjórnun flugrekanda eru ekki tilgreindir hér.

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Liður I 9.4.4.1 Liður III Kafli II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	Einungis þörf á einni hæfniathugun flugrekanda fyrir sjónflug að degi til á flugvélum sem falla undir nothæfisflokk B á tímabili sem ekki er lengra en 8 samfelldir mánuðir Hæfnisathuganir má einungis gera af einni tegund fyrir flugáhafnir í þyrlustarfsemi að degi til og á flugleið sem farin með vísan í sjónræn kennileiti á öðrum en flóknum vélknúnum þyrlum að því gefnu að elsta tegundin sé notuð Árleg hæfnisathugun fyrir flutningaflug samkvæmt sjónflugsreglum (e. visual flight rules - VFR) að degi til, sem hefst og lýkur á sama flugvelli eða starfsstöð og er að hámarki 30 mínútur að lengd, eða innan svæðis sem ákveðið er af lögbæru stjórnvaldi, á einshreyfils flugvélum með skrúfuhreyfli sem hafa vottaða flugtaksþyngd sem er 5.700 kg eða minna og bera að hámarki sex einstaklinga, þeirra á meðal flugmann eða einshreyfils þyrlur og bera að hámarki sex einstaklinga þeirra á meðal flugmanninn.
Liður I, 9.1.2	N/A	Leyfisveiting fyrir fjarskiptamenn er ekki innan gildissviðs grunnreglugerðarinnar og er áfram á ábyrgð aðildarríkja.
Liður I, 9.1.3	ORO.FC.110	Leyfisveiting fyrir flugvélstjóra er ekki innan gildissviðs grunnreglugerðarinnar og er áfram á ábyrgð aðildarríkja.
Liður I, 9.1.4	N/A	Ekki er þörf á flugleiðsögumanni. Leyfisveiting fyrir flugleiðsögumenn er ekki innan gildissviðs grunnreglugerðarinnar og er áfram á ábyrgð aðildarríkja.
Liður I, 9.4.3.5 og 9.4.3.6	ORO.FC.105(c)	Í stað 12 mánaða, 36 mánaða tímabil fyrir flugvelli fyrir flugáhöfn sem flýgur sjónflug að degi til á flugvélum sem falla undir flokk B.

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Liður I, 10.3 (b) – (f) Liður III, 8.3 (b) – (f)	N/A	Engin sérstök þekking, þjálfun, reynsla eða gildistími tilgreind hvað flugumsjónarmenn áhrærir.

V. Listi yfir fyrirhuguð reglusetningarverkefni

226. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit um fyrirhuguð reglusetningarverkefni sem tengjast lið-ORO. Hvað varðar undirlið GEN sprettur þetta aðallega af þörfinni fyrir að endurskoða viðeigandi ákvæði ARO og ORO um öryggisstjórnun og áhættumat í kjölfar birtingar nýja ICAO viðauka 19 um viðmið um öryggisstjórnun og viðurkennt verklag og í samræmi við innleiðingu evrópsku flugöryggisáætlunarinnar.

Liður, reglutilvísanir	Umfang	Vísun í RMP
ORO.GEN.120	Gera leiðbeiningarefni um hvernig á að sýna fram á að öryggismarkmiðum útfærslureglunnar sé náð þegar sótt er um samþykki fyrir öðrum leiðum til að uppfylla kröfur.	MDM.094 a + b
ORO.GEN Kafli 2	Kröfur um endurskoðun í ljósi nýjustu þróunar hjá Alþjóðaflugmálastofnuninni (útgáfu hins nýja viðauka 19), sérstaklega stjórnun öryggisáhættu sem sprettur af samskiptum við aðrar stofnanir/verður fengist betur við af stofnunum sem eigin stofnun á samskipti við.	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Taka á tómstundaflugi á loftfari sem heyrir undir flugrekstrarleyfi.	OPS.075
ORO.FC	Endurskoðun og uppfærsla ákvæða um áhafnarsamvinnu sem taka tillit til reynslu nokkurra undanfarinna ára.	OPS.094
ORO.FC	Þróa aðra áætlun um þjálfun og hæfi fyrir farþegaflug í þyrlum í viðskiptalegum tilgangi.	OPS.088 a+b

Viðauki IV - Liður-CAT(A,H)

I. Umfang

227. Liður-CAT fjallar um tæknilegar kröfur fyrir flutningaflug í flugvélum, þyrlum, svifflugum og loftbelgjum. Hann hefur fjóra undirliði sem skipast í kafla sem innihalda sérstakar reglur tengdar tegund loftfars. Sumir kaflar eru einnig brotnir í hluta.

228. Uppbygging undirliðanna er sambærileg uppbyggingu grunnkrafnanna í viðauka IV við grunnreglugerðina, EU-OPS/JAR-OPS3 og ICAO viðauka 6 lið I.

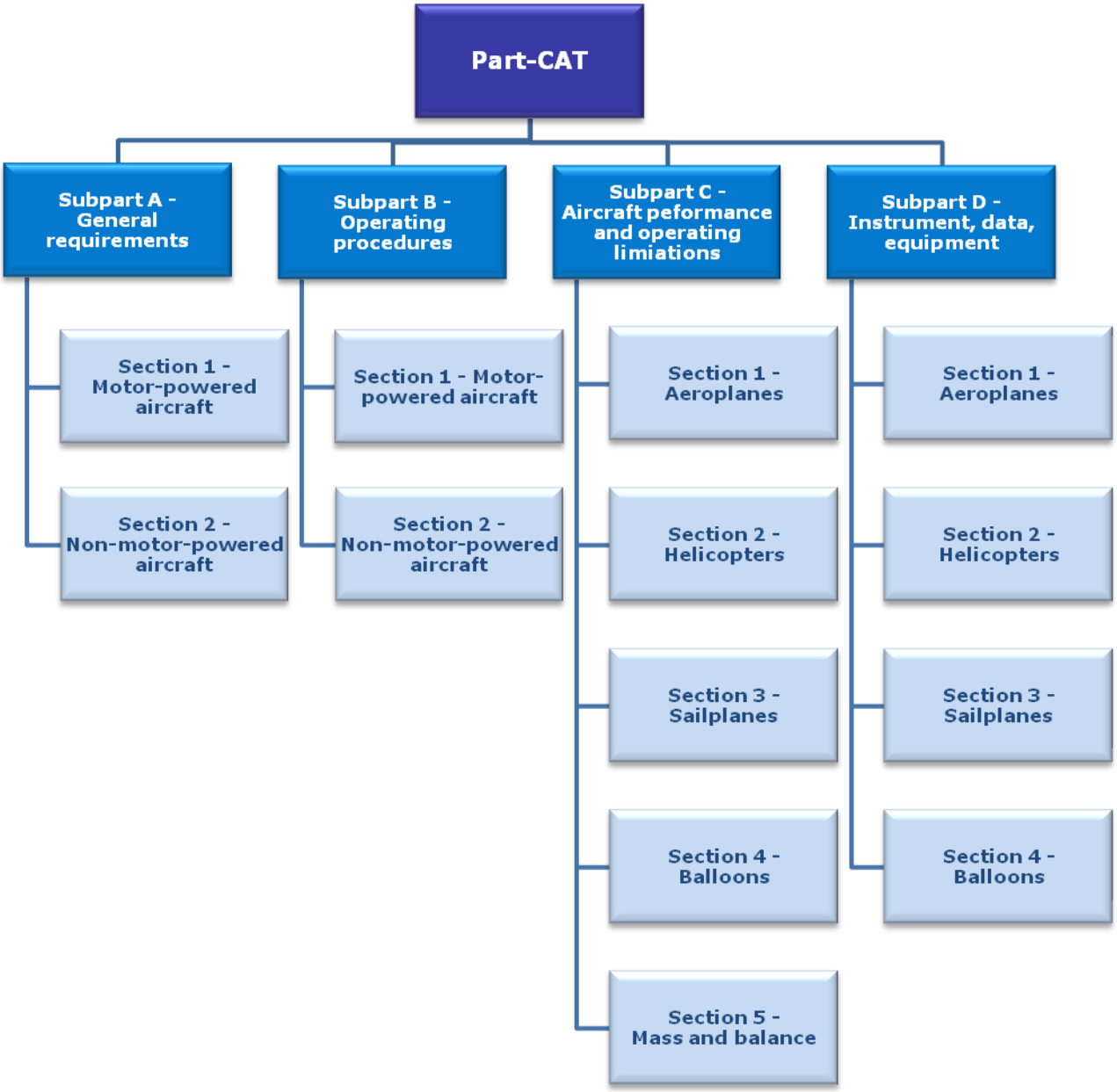
229. Reglukerfið, sérstaklega kaflarnir og hlutarnir, hefur verið þróað þannig að hægt verður í framtíðinni að bæta inn kröfum er varða viðbótarflokka loftfara, eða sérstaka starfsemi, án þess að gera breytingar á þeim reglutexta sem í gildi er eða reglukerfinu sjálfu. Benda má á það að reglusetningarverkefni í framtíðinni munu þróa kröfur fyrir loftskip, loftför með veltiþyril og mannlaus flugkerfi.

230. Mynd 9 og mynd 10 gefa yfirlit yfir uppbyggingu liðs-CAT.

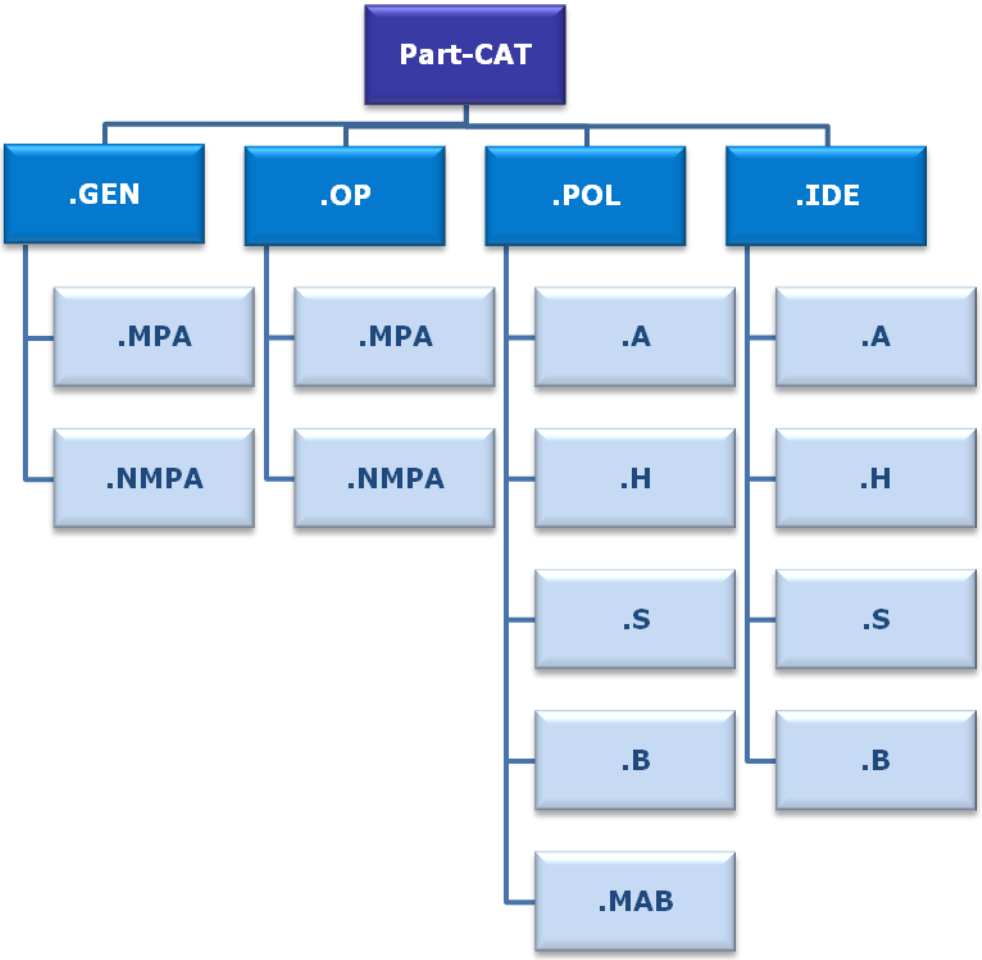
231. Þessi greinargerð varðar einungis kaflana um CAT-rekstur á flugvélum og þyrlum:

- CAT.GEN.MPA;
- CAT.OP.MPA;
- CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB; og
- CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

Mynd 9: Uppbygging liðs-CAT - fyrirsagnir



Mynd 10: Uppbygging liðs-CAT - regluauðkenni



II. Yfirlit yfir athugasemdir

232. Almennt talið, báru athugasemdirnar sem bárust vott um almennan stuðning við viðbragðsskjalið við athugasemdum í lið-CAT.

233. Flestir hagsmunaaðilar studdu samræminguna í fyrirhuguðum reglum við EU-OPS og JAR-OPS 3, fyrirhugað jafnvægi milli útfærslureglna og efnis um viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur, sem og fyrirhugað reglukerfi.

234. Texti viðbragðsskjals við athugasemdum í tengslum við CAT-starfsemi á þyrlum olli áhyggjum á nokkrum stöðum en hvað varðaði CAT-starfsemi á flugvélum var meginefni textans vel tekið.

III. Yfirlit yfir mismun

Mismunur við EU-OPS / JAR-OPS 3

235. Reglur EU-OPS og JAR-OPS 3 þar sem öryggismarkmið er fyrir hendi hafa verið látnar halda sér sem útfærslureglur. Reglur EU-OPS og JAR-OPS 3 sem fjalla afdráttarlaust um viðeigandi leið til að uppfylla skilyrði um öryggismarkmið hafa

verið færðar inn í viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur. Í mörgum tilvikum var litið á viðbætur EU-OPS og JAR-OPS 3 sem aðferð til að uppfylla kröfur og hafa þær verið teknar upp sem viðurkennd aðferð til að uppfylla kröfur. Í slíkum tilvikum, þar sem ekki var hægt að gera skýran greinarmun á öryggismarkmiði og aðferð til að uppfylla kröfur um öryggismarkmið, hefur reglutextinn verið látinn halda sér sem útfærsluregla.

236. Þar sem sýnt var fram á þörf fyrir meðalhófsnálgun lagði stofnunin til texta með öryggismarkmiði og viðurkenndri aðferð til að uppfylla kröfur. Hins vegar gerði stofnunin ekki meiriháttar breytingar á innihaldi reglna, nema hvað varðar breytingu á hlutfalli texta í útfærslureglum annars vegar og viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur hins vegar.

237. Einnig má geta þess að innihald viðbætis 1 við OPS 1.005(a), rekstur á flugvélum í nothæfisflokki B, viðbætis 1 við OPS 3.005(f), rekstur á litlum þyrlum (sjónflugsreglur að degi til eingöngu), og viðbætis 1 við OPS 3.005(g), rekstur í nánasta umhverfi (sjónflugsreglur að degi til eingöngu), hafa verið teknar upp í viðeigandi köflum, þar sem slíkt á við.

238. Engu að síður telur stofnunin að reglurnar þurfi frekari endurskoðunar við hvað meðalhóf og viðmið um tilslakanir áhrærir sem beitt var í EU-OPS/JAR-OPS 3. Hún mun því gera ráð fyrir verkefni í RM-áætlun sinni um endurskoðun CAT-reglna hvað varðar önnur en flókin vélknúin loftför og notkun þeirra á skilgreindum svæðum.

239. Reglutextar í EU-OPS og JAR-OPS 3 þar sem gefnir eru til kynna valkostir við útfærslureglu hafa verið felldir niður af lagalegum ástæðum; taka verður á slíkum valkostum með þeim ferlum sem greint er frá í grein 14 í grunnreglugerðinni. Felldir hafa verið niður reglutextar EU-OPS og JAR-OPS 3 sem færðir voru á stig viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur og gefnir til kynna sem valkostir við viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur án þess að sýnt væri fram á að kröfum öryggismarkmiða væri fyllilega náð; flugrekendur geta í framhaldi af slíkum valkosti í viðurkenndri aðferð til að uppfylla kröfur notað ferlið í annarri aðferð til að uppfylla kröfur, svo framarlega að sýnt hafi verið fram á að ná megi öryggismarkmiðum.

240. Texti sem var tekinn upp í viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur er var háð samþykki lögbærs stjórnvalds sem önnur aðferð til að uppfylla kröfur hefur verið felldur niður þar sem ferlið vegna annarrar aðferðar til að uppfylla kröfur tekur á þessu.

241. Reglutexti EU-OPS og JAR-OPS 3 sem viðauki IV í grunnreglugerðinni tekur einnig til hefur verið látinn halda sér og vísan í grunnreglugerðina bætt við.

242. Skýringarreglutexti í EU-OPS / JAR-OPS 3 hefur verið tekinn upp sem leiðbeiningarefni; skýringar hafa annað hvort verið umorðaðar í ákvæðum viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur, þar sem þær eru neðanmálsgreinar, verið teknar upp sem leiðbeiningarefni, eða felldar niður ef virðisauki þeirra þótti ekki nægur.

243. Reglur sem hafa til að bera ákvæði sem eru "ásættanleg fyrir stjórnvald" hafa verið umorðaðar með samræmdum hætti í öllum undirliðunum þannig að nú stendur "flugrekandi skal tilgreina í rekstrarhandbók...". Stofnunin tók upp þessa

nálgun til þess að ákveða skilgreint ferli til að vekja athygli lögbærs stjórnvalds á þessum hlutum.

244. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit um mismun í markmiðum EU-OPS og JAR-OPS 3. Eðli mismunarins og réttlæting hans er lýst nánar í textanum hér að neðan.

Tafla 6: Mismunur við EU-OPS / JAR-OPS3

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
1./3.125(a)(4)	CAT.GEN.MPA.180 (a)(5)	Flugrekstrarleyfi skal vera sannvottað afrit af skírteini, en í EU-OPS/JAR-OPS 3 var það frumrit skírteinis eða afrit af flugrekstrarleyfi.	Samræming við ICAO breytingu 30
N/A	CAT.GEN.MPA.180 (a)(9)	Leiðarflugbók skal vera við höndina, en slíkt var ekki skilyrði í EU-OPS/JAR-OPS3.	Fylgni við grein 29 í Chicago-samningnum.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Fyrirfram samþykkis krafist fyrir notkun einangraðs flugvallar sem ákvörðunarflugvallar á flugvélum.	Notkun einangraðs flugvallar setur loftfar og farþega í meiri hættu en rekstur þar sem varaflugvöllur er tiltækur. Hvort að flugvöllur flokkast sem einangraður flugvöllur eða ekki ræðst oft af hvers kyns loftför nota flugvöllinn. Lögbær stjórnvöld ættu því að meta hvort öll möguleg ráð séu notuð til að lágmarka aukna hættu.
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Eldsneytisstefnan og sérhver breyting á henni krefst fyrirfram samþykkis.	Stofnunin tekur undir álit hagsmunaaðila að kröfurnar um eldsneytisstefnu séu grunnöryggiskrafa og ættu því að lúta fyrirfram samþykki.
Viðbætir 1 við JAR-OPS 3.005 (c)	Á ekki við	Stundarflug gegnum HV rammann fellt niður.	Þetta telst vera í mótsögn við 4.a í viðauka IV við grunnreglugerðina.

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 (f)	Viðbótarskilyrði fyrir samþykkt staðalmassa fyrir hleðsluhluti aðra en farþega og farangur eru innifalin	Til að auka sveigjanleika hjá flugrekendum
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (a)	Samþykki fyrir því að sleppa gögnum í skjölum um þyngd og jafnvægi er fjarlægt	Þar sem ætlunin er að þessum gögnum sé ekki sleppt heldur að þau komi fram annars staðar
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 (e)	Bætt hefur verið við ákvæði um skjölun um þyngd og jafnvægi til að ná til mismunandi tegunda kerfa um borð er varða þyngd og jafnvægi.	Til að fást við kerfi í notkun sem ekki hefur verið fjallað um áður
1.635	CAT.IDE.A.110	Kröfur um auka rafbræðivör hafa verið uppfærðar	Í samræmi við ICAO og JAA NPA-OPS 43[37]
1.665	CAT.IDE.A.150	Kröfur um TAWS flokk A og flokk B hafa verið innleiddar	Í samræmi við JAA NPA-OPS 39B[38]
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Fyrsti hluti upphaflegrar kröfu um tækjabúnað fyrir flug við ísingarskilyrði hefur verið felldur niður.	Þegar er fjallað um þetta í grunnkröfum 2.a.5
Ákvæði um rita	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	FDR kröfur uppfærðar. Krafist ritunar um gagnahlekk	JAA NPA OPS 39C[39], 48A[40],67[41]
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Ákvæði sem krefst notkunar halon fjarlægt	Til að uppfylla ákvæði reglugerðar (EB) nr. 1005/2009[42]

37 NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Rásavarnatæki.
38 NPA-OPS 39B (JAR-OPS 1) bilun í hitunarbúnaði hraðanema, TAWS B, HF.
39 NPA-OPS 39C (JAR-OPS 1) tegund IA FDR & eldsneytiskóðar).
40 NPA-OPS 48A (JAR-OPS 1) Ritun á gagnasamskiptum um gagnahlekk fyrir nýsmíðaðar flugvélar.
41 NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) tegund IVA FDRs.
42 Reglugerð (EB) nr. 1005/2009 frá Evrópuþinginu og ráðinu frá 16. september 2009 um efni sem eyða ósonlaginu. *Stjórnartíðindi EB L 286, 31.10.2009, bls. 1.*

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Aðhaldsbúnaðar fyrir efri búk (e. upper torso restraint - UTR) krafist á smáum flugvélum. 2. Skilgreining á aðhaldsbúnaði fyrir efri búk lögð fram	1.JAA NPA 26-20[43]. 2. til að gefa sveigjanleika í núverandi þróunarlausnum
1./3.680	Á ekki við	Krafan sem tengdist geimgeislamæli hefur verið felld niður.	Felld niður þar sem grunnreglugerðin, sem fjallar einungis um lágmörkun öryggisáhættu, gefur ekki lagalegan grunn fyrir upptöku þeirra, þ.e. heilbrigðismálefna, og til að forðast skörun við aðra löggjöf Bandalagsins, (tilskipun ráðsins 96/29/Euratom frá 13. maí 1996[44]).

Mismunur á ICAO viðauka 6

245. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit um kröfur í ICAO viðauka 6 sem teljast annað hvort ekki verið teknar upp eða teknar upp með þeim hætti sem tryggir ekki að minnsta kosti samsvarandi öryggisstig eins og tilgreint er í viðmiðum ICAO viðauka 6.

Tafla 7: Mismunur á ICAO viðauka 6

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Viðauki 6 liður I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 (a) (1) og (b)(3)	Innleiðingardagsetningar fyrir tegund I FDR í CAT.IDE á við um CofA sem gefin eru út eftir júlí 1990 í stað janúar 1989

43 NPA 26-20 UPPSETNING AÐHALDSBÚNAÐAR FYRIR EFRI BÚK Á FLUGVÉLUM SEM FALLA Í FLUTNINGAFLUGSFLOKK (FARÞEGA) MEÐ HÁMARKSFLUGTAKSÞYNGD < 5.700 KG.

44 Tilskipun ráðsins 96/29/Euratom frá 13. maí 1996 þar sem kveðið er á um grunnöryggisreglur til verndar heilsu starfsfólks og almennings vegna hættu sem stafar af jónageislun, *Stjórnartíðindi EB L 159, 29.6.1996, bls. 1-114.*

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Viðauki 6 liður I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 (a) (1) og (b)(2)	Innleiðingardagsetningar fyrir tegund II FDR í CAT.IDE á við um CofA sem gefin eru út eftir júlí 1990 í stað janúar 1989
Viðauki 6 liður I 6.3.1.2.12 & 13	CAT.IDE.A.190	Hámarkssýna- og skráningarbil ákveðinna kennistærða ekki innleidd
Viðauki 6 liður I 6.3.1.3 &	CAT.IDE.A.190	Úrelding gamalla geymslumiðla fyrir FDR ekki innleidd.
Viðauki 6 liður I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 (a)	CVR fyrir léttar flugvélar ekki innleidd.
Viðauki 6 liður I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Úrelding gamalla geymslumiðla fyrir CVR ekki innleidd.
Viðauki 6 liður I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 (b)	Endurbætur fyrir CRV til að rita meira en tvo klukkutíma ekki innleiddar
Viðauki 6 liður I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Endurbætur á ritun samskipta um gagnahlekk ekki innleiddar
Viðauki 6 liður I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Fylgni milli ritunar samskipta um gagnahlekk og CVR ritunar ekki innleidd
Viðauki 6 liður I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Tvíþátta ritunaruppsetning fyrir MCTOM yfir 15.000 kg ekki innleidd.
Viðauki 6 liður I 6.5.2.1 b)	CAT.IDE.A.285	Flutningur björgunarvesta þegar flugleið liggur yfir vatn sem er meira en nemur svifflugsfjarlægð frá strönd, hvað varðar allar aðrar landflugvélar (ekki reknar í samræmi við 5.2.9 eða 5.2.10) ekki innleiddur
Viðauki 6 liður I 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE hefur undanþágur fyrir viðbótar björgunarbúnað sem Alþjóðaflugmálastofnunin hefur ekki séð fyrir
Viðauki 6 liður I 6.19.2 & 3	CAT.IDE.A.350	Upplausn sem nemur 7.62 m fyrir málþrýstingshæð ratsjárvara ekki innleidd.
Viðauki 6 liður I, viðbætir 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 (d) og (e)	Í CAT.IDE á krafan um að ritun hefjist við athuganir í stjórnklefa ekki við um allar flugvélar, hún ræðst af útgáfudagsetningu einstakrar CofA

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Viðauki 6 liður I, viðbætir 8, 4	Á ekki við	Kröfur um fljúgandi myndrita eru ekki innleiddar.
Viðauki 6 liður I, viðbætir 8, 6	Á ekki við	Kröfur um gagnaskráningarkerfi loftfars (e. Aircraft data recording systems - ADRS) eru ekki innleiddar
Viðauki 6 liður I, viðbætir 8, 7,1	Á ekki við	Kröfur um eftirlit með innbyggðum skráningarhlutum flugrita og skráningarbúnaðar fluggagna (e. flight data acquisition unit - FDAU), þegar þau eru uppsett, eru ekki innleiddar
Viðauki 6 liður III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Úrelding geymslumiðla fyrir FDR sem notast við gamla tækni hefur ekki verið ekki innleidd.
Viðauki 6 liður III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 (b)	Í CAT.IDE getur ritunartíminn, sem krafist er, verið minni en 10 klukkutímar, eftir tegund og afhendingardagsetningu viðkomandi CofA
Viðauki 6 liður III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Úrelding geymslumiðla fyrir CVR sem notast við gamla tækni hefur ekki verið ekki innleidd
Viðauki 6 liður III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 (b)	Endurbætur fyrir CRV til að auka ritunartíma hafa ekki verið innleiddar.
Viðauki 6 liður III, 4.8.2 & 3	CAT.IDE.H.240	Kröfur um súrefni í þrýstijöfnuðum þyrlum ekki innleiddar
Viðauki 6 liður III, viðbætir 5, 3	CAT.IDE.H.185 (d) og (e)	Í CAT.IDE, krafan um að hefja ritun við athuganir í stjórnklefa á ekki við um allar þyrlur. Hér skiptir máli hver útgáfudagsetning viðkomandi CofA er
Viðauki 6 liður III, viðbætir 5, 4	Á ekki við	Krafa fyrir fljúgandi myndrita er ekki innleidd.
Viðauki 6 liður III, viðbætir 5, 6	Á ekki við	Kröfur um eftirlit með innbyggðum skráningarhlutum flugrita og skráningarbúnaðar fluggagna (e. flight data acquisition unit - FDAU), þegar þau eru uppsett, eru ekki innleiddar
Viðauki 6 liður I, fylgiskjal C	Skilyrði á yfirborði flugbrautar	Skilgreiningin samræmist EU-OPS/JAR-OPS 3. Reglusetningarverkefni OPS.005 mun innihalda endurskoðun á skilgreiningu á yfirborði flugbrautar.

Viðauki 6 liður I/III vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun
Viðauki 6 liður III, fylgiskjal A	Flokkur A / B með tilliti til þyrlna	Skilgreiningar samræmdar CS-skilgreiningum (JAR-OPS 3).

IV. Listi yfir fyrirhuguð reglusetningarverkefni

246. Á samráðsskeiðinu með hagsmunaaðilum voru ýmsir hlutir tilgreindir sem hefðu farið langt fram úr umboði stofnunarinnar til að taka upp innihald núverandi reglna, ef tekið hefði verið á þeim í þessu áliti. Þessir hlutir hafa hins vegar verið skráðir og á þeim verður tekið í ýmsum reglusetningarverkefnum þannig að hæfilegt samráð og þátttaka hagsmunaaðila sé tryggð. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit um þessi fyrirhuguðu reglusetningarverkefni.

Tafla 8: Fyrirhuguð reglusetningarverkefni

Liður, reglutilvísanir	Umfang	Vísun í RMP
Viðauki I, liður-CAT, liður-SPA, liður-NCC, liður-NCO, liður-SPO	Fyrsta ritstjórnarlega endurskoðun OPS útfærslureglnanna og viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur/leiðbeiningarefnis mun innihalda OPS.047 skýringu á sérstakri skilgreiningu flugbrautar og ákveðin atriði er samræmast nýjustu viðbótum við ICAO viðauka 6 sem eru ekki hluti af þessu áliti. Hefja á þetta reglusetningarverkefni árið 2013.	OPS.005 uppfærsla á EASA OPS útfærslureglum
OPS	Endurskoðun reglnanna með hliðsjón af kröfum sem varða upphafleg eða áframhaldandi lofthæfismál og gætu því frekar fallið undir lið-21, lið-145 eða lið-M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Samþykki fyrir einshreyfils þyrluflug yfir fjandsamlegt umhverfi utan umferðarþungra svæða	OPS.094
CAT.POL.MAB.100	Almennt mat á kröfum um vigtun loftfara til að fella þær inn í lið-M. Sérstaklega fara hagsmunaaðilar fram á endurskoðun á aðilum sem mega vigta loftför, til að hægt sé að meta hvort að einungis stofnanir sem heyra undir lið-M / lið-145 megi sinna vigtun eða hvort þriðju aðilar sem vinna samkvæmt gæðakerfum samþykktra stofnana megi sinna þeim líka.	MDM.047

Liður, reglutilvísanir	Umfang	Vísun í RMP
CAT.IDE.A.175	Tillaga um að krefjast talkerfis óháð stærð loftfars ef fleiri en einn er í áhöfn. Reyndar hafa mörg einshreyfils léttloftför sem notuð eru við grunnþjálfun slík talkerfi nú þegar.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Tillaga um að leyfa notkun nýrrar tækni fyrir lendingarljós þyrlna (t.d. ljósdíóður) sem getur veitt aðra leið til að ná fram ljósum sem "upplýsa jörðina fyrir framan og aftan þyrluna og jörðina til beggja hliða við þyrlurnar".	OPS.065
CAT.IDE.H.130(i)	Tillaga um að krefjast korthafa fyrir alla næturstarfsemi.	OPS.065
CAT.IDE.H.280	Aðferðir aðrar en handstaðsetningarvitar sem telja má viðunandi: þær geta verið eins skilvirkar og ELT(AD) sérstaklega vegna þess að, við slys, geta bein tengsl milli ELT(AD) og loftnets þess rofnað.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Yfirferð á EU-OPS undirlið E. Þetta varðar sérstaklega reglur um APV starfsemi, LTS CAT I starfsemi, OTS CAT II starfsemi og starfsemi þar sem EVS er notað, nýlegar breytingar á ICAO SARP, nýjar tækniframfarir, eins og gervisjónkerfi (e. synthetic vision systems - SVS).	OPS.083

TE.RPRO.00036-001© Flugöryggisstofnun Evrópu. Öll réttindi áskilin.
Einkaskjal. Ekki eru takmörk á afritum. Fylgist með endurskoðunarstöðu gegnum EASA-Internet/Intranet.

Liður-CAT	Samræming við ICAO varðandi: (i) ritun á samskiptum um gagnahlekk - upptaka JAA NPA-OPS.48A. Kröfur um að skrásetja á lögvottaðan rita samskipti um gagnahlekk víkkaðar og ná til allra flugvéla og þyrla sem nota tækjabúnað er gerir kleift að eiga samskipti um gagnahlekk. (ii) nýjar kröfur um burðargetu fyrir flugvélar með hverfilhreyfil sem hafa MCTOM undir 5.700 kg; þær þurfa að hafa FDR eða ADRS eða AIR og CVR eða CARS; (iii) úrelding rita sem nota tíðnimótun og segulbandstækja, fyrir flugvélar og þyrlur; (iv) flugvélar með MCTOM yfir 15.000 kg þar sem tegundarvottorðið var fyrst útgefið eftir 01.01.2006 og þurfa að vera búin bæði CVR og FDR, eiga að vera búnar tveimur samsettum ritum (FDR/CVR); (v) framlenging á skyldutíma ritunar fyrir öll CVR í 2 klukkutíma frá og með 01.01.2006, fyrir þyrlur og flugvélar.	OPS.007 MDM.073 OPS.090 OPS.091 OPS.092
Liður-CAT	Uppfærsla á FDR-kennistærðalistanum sem tekur til kennistærða um frammistöðu, til samræmingar við ED-112. Endurskoðun á ákvæðum tengdum FDR viðhaldi (í kjölfar tillögu í flugslysarannsókn).	OPS.023 MDM.099
CS-29	Skoðunarferð um HV-skýringarmynd fyrir CS-29 þyrilknúnar vélar. Endurskoðun á CS-29 og tillaga um útgáfu viðauka við tegundavottorðsgrunn og endurskoðun HFM fyrir þyrlur í notkun í ljósi tilslakana í viðauka 1 við JAR-OPS 3.005 (c).[45]	27&29.027

V. CAT.GEN: Undirliður A – Almenn ákvæði

247. Þessi undirliður hefur að geyma almenn ákvæði fyrir CAT-rekstur. Hann samanstendur af tveimur köflum:

- Kafli 1 - vélknúin loftför; og

[45] Sjá einnig töflu 1 hér að ofan, þar sem nefnt er að tilslökunin er ekki tekin upp vegna mótsagnar við 4.a í viðauka IV við grunnreglugerðina

- Kafli 2 - óvélknúin loftför.

248. Þetta álit fjallar einungis um kröfurnar fyrir kafla 1.

CAT.GEN.MPA: Kafli 1 - vélknúin loftför

Almennt

249. Þessi kafli tekur upp hluta undirliðs B í EU-OPS og JAR-OPS 3. Hann tengist NPA OPS.GEN köflum I, V, og VI og OPS.CAT kafla I.

EU-OPS / JAR-OPS 3 reglur teknar upp í lið-ORO

250. Eftirfarandi reglur í undirlið B eru teknar upp í lið-ORO og eru ekki innifaldar í þessum kafla:

- OPS 1./3.005 almennt, forsíðureglugerðin um flugrekstur nær til þessa, liður-M, grundvallarkröfur í grunnreglugerðinni, ORO.FC;
- OPS 1./3.030 listi um lágmarksbúnað - ORO.MLR nær til ábyrgð flugrekanda;
- OPS 1./3.035 Slysavarnir og flugöryggisáætlun eru til umfjöllunar í ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.037 er til umfjöllunar í ORO.GEN.200;
- OPS 1./3.155 er til umfjöllunar í ORO.SEC;
- OPS 1./3.165 Leiga er til umfjöllunar í ORO.AOC.

CAT.GEN.MPA.100 Ábyrgð áhafnar

251. Þessi regla tekur upp OPS1./3.085 (a), (b), (d). Málsgrein (b)(5) var bætt við í samræmi við umræður í flugöryggisnefndinni um að fást sérstaklega við áhafnarmeðlimi sem starfa fyrir fleiri en einn flugrekanda. Þannig hlutir, sem viðauki IV í grunnreglugerðinni nær þegar til, hafa verið látnir halda sér og vísan í viðauka IV var bætt við.

CAT.GEN.MPA.105 Ábyrgð flugstjóra

252. Þessi regla tekur upp OPS 1./3.085 (f). Með það að markmiði að sameina allar skyldur flugstjóra í eina reglu hafa eftirfarandi verið felldar saman í eitt í þessari reglu: OPS 1/3.330 og OPS 1.420 (d)(2), (d)(3).

CAT.GEN.MPA.180 Skjöl, handbækur og upplýsingar sem bera á með sér

253. Tillagðar útfærslureglur eru grundvallaðar á núverandi kröfum í EU-OPS og JAR-OPS 3, með eftirfarandi breytingum:

- Flutningur á 'skjölum' í rafrænu formi hefur verið útvíkkaður og nær nú til skírteina og handbóka, til að koma til móts við síaukna notkun rafrænna skjala. Tilskipun 1999/93/EB frá Evrópuþinginu og ráðinu um ramma

Bandalagsins hvað varðar rafrænar undirskriftir[46], sýnir aðferðina til að gera rafræna útgáfu af frumritum, þ.e. rafrænar undirskriftir.

- Ef að framvísað flugrekstrarleyfi er afrit, en ekki frumrit, skal það vera sannvottað afrit, en þetta var ekki tiltekið í EU-OPS/JAR-OPS 3. Breytingin hefur verið gerð til að samræmast viðmiðum í ICAO viðauka 6. Leiðbeiningarefni um hvernig skal fara eftir þessari reglu mun fylgja tengdri ákvörðun framkvæmdastjóra.
- Leiðarflugbókina skal bera á sér, en þetta var ekki skylda samkvæmt EU-OPS/JAR-OPS 3. Breytingin var gerð til að samræmast grein 29 í Chicago-samningnum. Leiðarflugbókin og gögn hennar mega vera tiltæk í ólíkum kerfum eða skjölum.
- Ákvæðin um framvísan skírteina, handbóka og annarra upplýsinga, sem voru í þremur mismunandi málsgreinum í EU-OPS og JAR-OPS 3 hafa verið sameinuð, til að auka einfaldleika og skýrleika.
- Textinn sýnir nú greinilega að einungis þarf að hafa "frumrit" af skráningarskírteininu, lofthæfivottorðinu og talstöðvarskírteini loftfars, sem endurspeglar ætlun EU-OPS/JAR-OPS 3.
- Vísunin í flutning skjala um hættulegan varning hefur verið færð í lið-SPA.
- Tilslökuninni sem leyfir að ákveðin skjöl séu geymd á flugvellinum eða starfsstöð við viss skilyrði hefur verið breytt þannig að nú tekur hún einnig til skjala um þyngd og jafnvægi, þar sem þess er krafist að afriti sé haldið á jörðu niðri.

CAT.GEN.MPA.200 Flutningur hættulegs varnings

254. Kröfurnar í CAT.GEN taka til kringumstæðna þar sem flutningur á hættulegum varningi gæti farið fram án samþykkis í samræmi við SPA.DG. Þetta tekur til dæmis til hluta í farangri farþega sem venjulega teljast hættulegur varningur. Þessi málsgrein tekur einnig til þess að áhöfn sé árvökul og fylgist með hættulegum varningi sem óvart er fluttur.

255. Nálgun stofnunarinnar er að vinna í samræmi við tæknileiðbeiningar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar, eins og þær voru framsettar í tilkynningunni um fyrirhugaðar breytingar. Vísunin er tilgreind í útfærslureglunni. Útdrættir úr tæknileiðbeiningunum fylgja ekki almennt þessum reglum. Því er krafan í CAT.GEN og kröfurnar í SPA.DG styttri en sambærilegar kröfur í undirliðum R í EU-OPS og JAR-OPS 3. Einungis kröfur sem tilgreina sérstakar skyldur flugrekenda hafa verið endurteknar úr tæknileiðbeiningunum.

VI. CAT.OP: Undirliður B – Verklagsferli

256. Þessi undirliður hefur að geyma kröfur um verklagsferli fyrir CAT-rekstur. Hann samanstendur af tveimur köflum:

- Kafli 1 - vélknúin loftför; og
- Kafli 2 - óvélknúin loftför.

[46]Stjórnartíðindi EB L 13, 19.01.2000, bls. 12-20.

Þetta álit tekur einungis til kafla 1.

CAT.OP.MPA: Kafli 1 - vélknúin loftför

Almennt

257. Þessi kafli tekur upp undirlið D og hluta af undirlið E í EU-OPS og JAR-OPS 3.

Samanburður við EU-OPS / JAR-OPS 3

258. Reglur í undirlið E í EU-OPS / JAR-OPS 3 sem ekki tengjast starfsemi í lélegu skyggni (e. low visibility operations - LVO) hafa verið teknar upp í CAT.OP.MPA.110. Þetta lýtur að hluta OPS 1/3.430 og tengdum texta í viðbæti 1 (nýja) við OPS 1./3.430 og viðbæti 2 við OPS 1.320(c). Viðbætir 1 (gamli) við OPS 1./3.430 hefur ekki verið tekinn upp af því að viðbætir 1 (nýi) kom í hans stað í júní 2011.

259. Reglur í EU-OPS / JAR-OPS 3 um minnkaðan lágmarkshæðaraðskilnað (e. reduced vertical separation minima - RVSM), ETOPS, lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu (e. minimum navigation performance specifications - MNPS) og frammistöðutengd leiðsögn (e. performance-based navigation - PBN) hafa verið færðar í viðeigandi undirliði í lið-SPA.

260. Eftirfarandi viðbætur sem innihalda aðferðir til að uppfylla öryggismarkmið hafa verið teknir upp sem viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur og verða viðfangsefni viðeigandi ákvörðunar stofnunarinnar; þessi nálgun átti við um eftirfarandi viðbætur:

- Viðbæti 1 við OPS 1.255 Eldsneytisstefna;
- Viðbæti 1 við OPS 1.270 Frágangur farangurs og farms;
- Viðbæti 1 við OPS 1.305 Áfylling / tæming meðan farþegar ganga um borð, eru um borð; og
- Viðbæti 1 (Nýi) við OPS 1./3.430.

261. Eftirfarandi reglur í undirlið D eru teknar upp í öðrum liðum eða regluskjölum og eru ekki innifaldar í þessum kafla:

- OPS 1.311 er tekin upp í ORO.CC;
- OPS 1.390 Geimgeislun, heyrir undir tilskipun Evrópuráðsins 96/29/Euratom; og
- OPS 1.420 heyrir undir reglugerð (EB) nr. 996/2010[47], ORO.GEN, lið-M, lið-SERA, CAT.GEN.MPA.105(c) og (d), SPA.DG, og ORO.SEC.

CAT.OP.MPA.105 Notkun flugvalla og starfsstöðva

262. Þessi regla tekur upp OPS 1/3.220. Umfang þessarar reglu hefur verið aukið og nær hún nú til starfsemi þar sem upphaf eða lending er ekki á flugvelli. Í ljósi

[47] Reglugerð Evrópuþingsins og ráðsins (EB) nr. 996/2010 frá 20. október 2010 um rannsókn á og forvarnir gegn slysum og tilvikum í almenningsflugi og sem fellir úr gildi tilskipun 94/56/EB, *Stjórnartíðindi EB L 295, 12.11.2010, bls. 35-50.*

öryggissjónarmiða leyfir þessi reglutexti ekki notkun starfsstöðva fyrir CAT-rekstur á flóknum flugvélum.

CAT.OP.MPA.106 Notkun einangraðra flugvalla – flugvélar

263. Stofnunin leggur til að fyrirfram samþykkis sé krafist fyrir notkun einangraðs flugvallar sem ákvörðunarflugvallar í flugrekstri á flugvélum í viðskiptalegum tilgangi.

264. Stofnunin var sammála skoðun hagsmunaaðila og rýnihópa að notkun einangraðs flugvallar setur loftfar og farþega í meiri hættu en rekstur þar sem varaflugvöllur er tiltækur. Hvort að flugvöllur flokkast sem einangraður flugvöllur eða ekki ræðst oft af hvers kyns loftför nota flugvöllinn. Lögbær stjórnvöld ættu því að meta hvort öll möguleg ráð séu notuð til að lágmarka aukna hættu þegar einangraður flugvöllur er notaður.

CAT.OP.MPA.110 Flugvallarlágmörk, CAT.OP.MPA.115 Aðflugstækni –flugvélar

265. Þessar reglur taka upp OPS 1./3.225 og hluta 1./3.430. Til að gera reglurnar læsilegri var 1./3.430. skipt upp í tvær kröfur. Textinn hefur verið skrifaður upp á nýtt og einfaldaður eins og kostur er.

266. Eins og minnst var á hér að ofan hafa samsvarandi reglur í viðbæti 1 (nýja) við OPS 1.430 verið teknar upp sem viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur og eru birtar í ákvörðuninni:

- Flugtaksstarfsemi við flugbrautarskyggni (e. runway visual range - RVR) við eða yfir 400m;
- Grunnaðflugsstarfsemi (e. Non-precision approach - NPA);
- Aðflugsstarfsemi með lóðréttri leiðsögn (e. Approach operations with vertical guidance - APV);
- CAT I rekstur;
- Hringflug;
- Sjónaðflug;
- Reglur um tæki á jörðu niðri sem hafa bilað eða verið færð niður um flokk; og
- Reglur um breytingu á skyggni samkvæmt veðurlýsingum í flugbrautarskyggni.

CAT.OP.MPA.115 Aðflugstækni - flugvélar

267. Þessar reglur taka upp OPS 1./3.225 og hluta 1./3.430. Til að gera reglurnar læsilegri var 1./3.430. skipt upp í tvær kröfur. Textinn hefur verið skrifaður upp á nýtt og einfaldaður eins og kostur er.

CAT.OP.MPA.140 Hámarksvegalengd frá viðunandi flugvelli fyrir tveggja hreyfla flugvélar án ETOPS-samþykkis

268. Þessi regla tekur upp EU-OPS 1.245. Innifalin er reglan fyrir flugvélar knúnar þotuhreyflum með hámarkssætaskipan 19 farþega eða færri og hámarksflugtaksþyngd minni en 45.360 kg að þær auki þröskuldsfjarlægð upp í

180 mínútur ef lögbært stjórnvald samþykkir það. Af lagalegum ástæðum var undirmálsgrein (d) bætt við með skilyrðum um hvernig á að fá slíkt samþykki frá lögbæru stjórnvaldi.

CAT.OP.MPA.150 Eldsneytisstefna

269. Þessi regla tekur upp OPS 1./3.255. Stofnunin tekur undir sjónarmið hagsmunaaðila og rýnihópa að kröfur um eldsneytisstefnu séu kröfur sem eru mikilvægar fyrir öryggi. Í ljósi samráðs við hagsmunaaðila og viðbragða við viðbragðsskjali við athugasemdum heldur stofnunin í tillögu sína um að krefjast fyrirfram samþykkis á eldsneytisstefnunni og sérhverra breytinga á henni.

270. Eins og nefnt er hér að ofan hefur textinn í viðauka 1 við OPS 1.225 verið færður í efni tengt viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur og verður birtur í ákvörðuninni.

CAT.OP.MPA.155 Flutningur sérstakra flokka farþega (e. special categories of passengers - SCPs)

271. Þessi regla tekur upp OPS 1.260 og 1.265. Hún miðar einnig að því að vera nauðsynleg krækja fyrir leiðbeiningarefni og viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur í framtíðinni sem gætu verið þróuð í framhaldi af reglusetningarverkefninu um flutninga á einstaklingum með skerta hreyfigetu (e. persons with reduced mobility - PRMs) (MDM.072) sem á að hefjast 2012. Tillagður texti hefur verið endurskrifaður í ljósi reglugerðar (EB) nr. 1107/2006 um réttindi fatlaðra og einstaklinga með skerta hreyfigetu í farþegaflugi[48]. Sérstaklega hefur verið hugað að grein 2(a), sem skilgreinir 'fatlaða' eða 'einstaklinga með skerta hreyfigetu' aðeins víðar en sambærilega skilgreining í EU-OPS (varðandi ACJ OPS 1.260 í kafla 2 í JAR-OPS 1). Í ljósi þess að reglur í Bandaríkjunum um flutninga einstaklinga með skerta hreyfigetu (14 CFR liður 382) eiga nú við um evrópska flugrekendur hefur verið haft í huga að tillögð útfærsluregla sé í samræmi við meginregluna í grein 4(1)(a) í reglugerð (EB) nr. 1107/2006. Í stuttu máli sagt hefur tillagður texti verið þróaður til að tryggja að hægt sé að fylgja reglugerð (EB) nr. 216/2008 og tengdri útfærslureglu fyrir flugrekstur sem og reglugerð (EB) nr. 1107/2006.

CAT.OP.MPA.295 Notkun árekstrarvarakerfa (e. airborne collision avoidance system - ACAS)

272. Þessi regla tekur upp OPS 1.390. Textinn hefur verið samræmdur tillögðum texta í áliti 5/2010 við AUR.ACAS[49]. AUR.ACAS var skrifað með það að markmiði að innleiða árekstrarvarakerfi með rökleiðslukerfi 7.1 fyrir árekstrarvara sem skyldustaðal í evrópsku loftrými.

273. Í ljósi athugasemda sem bárust leggur álitið til sérstakar kröfur fyrir flugvélar og þyrlur.

[48] Stjórnartíðindi EB L 204, 26.07.2006, bls. 1-9.
[49] Fáanlegt á heimasíðu stofnunarinnar.

VII. CAT.POL: Undirliður C - Afköst loftfars og starfrækslumörk

274. Þessi undirliður inniheldur kröfur um afköst loftfars og starfrækslumörk fyrir loftför sem notuð eru í CAT-rekstur. Hann samanstendur af fimm köflum:

- Kafli 1 - Flugvélar;
- Kafli 2 - Þyrlur;
- Kafli 3 - Svifflugur;
- Kafli 4 - Loftbelgir; og
- Kafli 5 - Þyngd og jafnvægi.

275. Þetta álit tekur til kafla 1, 2 og 5.

CAT.POL.A: Kafli 1 - Flugvélar

Almennt

276. Þessi kafli tekur upp undirliði F-I í EU-OPS.

277. Þessi kafli samanstendur af fjórum undirköflum:

- Undirkafli 1 - Almennar kröfur;
- Undirkafli 2 - Nothæfisflokkur A;
- Undirkafli 3 - Nothæfisflokkur B;
- Undirkafli 4 - Nothæfisflokkur C.

Samanborið við EU-OPS / JAR-OPS 3

278. Regluinnihald undirliða F-I hefur haldist. Ritstjórnarlegar breytingar hafa verið gerðar til að samræmast hugtökum í öðrum undirliðum. Þar sem EU-OPS textinn leyfði aðrar aðferðir hefur textanum annað hvort verið breytt í viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur eða verið eytt því að það myndi þýða frávik frá grein 14 (6) ef skilyrði fyrir aðra aðferð eru ekki tilgreind með nákvæmum hætti.

279. Viðbætir 1 við OPS 1.545(b)(1) og (c)(1) hefur verið færður í viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur.

Undirkafli 2 - Nothæfisflokkur A

280. Reglutextinn hefur verið látinn halda sér án nokkurra verulegra breytinga.

281. Í ljósi athugasemda sem bárust um bratt aðflug hafa gildi um lágmarkshæð yfir ímynduðum hindrunum verið hækkaðar úr 50 í 60 fet til að samræmast NPA 25B-267 og tillögum undirnefndar Flugöryggissamtaka Evrópu um frammistöðu.

Undirkafli 3 - Nothæfisflokkur B

282. Reglutextinn hefur verið látinn halda sér án nokkurra verulegra breytinga.

Undirkafli 4 - Nothæfisflokkur C

283. Reglutextinn hefur verið látinn halda sér án nokkurra verulegra breytinga.

CAT.POL.H: Kafli 2 - Þyrlur

Almennt

284. Þessi kafli tekur upp undirliði F-I í JAR-OPS 3.

285. Þessi kafli samanstendur af fjórum undirköflum:

- Undirkafli 1 - Almennar kröfur;
- Undirkafli 2 - Nothæfisflokkur 1;
- Undirkafli 3 - Nothæfisflokkur 2;
- Undirkafli 4 - Nothæfisflokkur 3.

Starfsemi að/frá almannaheillastöðum - CAT.POL.H.225

286. Almannaheillastaður er lendingarstaður á spítala í umferðarþungu og fjandsamlegu umhverfi. Svo framarlega sem að hann sé ekki starfstöð sjúkraflugs á þyrlum er hann undanþeginn kröfum fyrir nothæfisflokk 1 því að lendingarstaðurinn er of lítill til að hann uppfylli ákvæði um ferli fyrir flokk A eða hindrunarumhverfið leiðir af sér of mikinn flugtakshalla.[50] Reglan á við um sjúkraflug á þyrlum sem og flutning milli spítala þar sem ekki er þörf á samþykki fyrir sjúkraflug á þyrlum.

287. Flugrekandinn verður að tilgreina almannaheillastaði þar sem ekki er hægt að hafa starfsemi er fellur undir nothæfisflokk 1 og sækja um samþykki fyrir rekstri án þess að tryggt sé að nauðlending geti orðið með öruggum hætti. Samsvarandi stjórnvaldskrafa (ARO.OPS.220) skipar lögbæru stjórnvaldi að láta lista um almannaheillastaði fylgja samþykkinu.

288. Lokatillagan samsvarar JAR-OPS 3 með nokkrum ritstjórnarlegum breytingum til að bæta textann og láta hann samsvara öðrum kröfum. Nokkrar athugasemdir bárust um ákvæðið vegna þess að aðildarríki höfðu innleitt JAR-OPS 3 með misjöfnum hætti eða alls ekki. Í kjölfar mikilla samskipta við aðildarríki og sérfræðinga var niðurstaða stofnunarinnar sú að hún gæti ekki, í ljósi öryggishagsmuna, leyft að markmiðum eða innleiðingardagsetningum JAR-OPS 3 væri breytt. Innleiðingardagsetningarnar gætu verið viðfangsefni ákvörðunar á vettvangi framkvæmdastjórnarinnar því að þetta nær út fyrir verksvið öryggislöggjafar um flugrekstur.

Rekstur án tryggðrar nauðlendingar með öruggum hætti - CAT.POL.H.305

289. Viðbætir 1 við JAR-OPS 3.517(a) er innifalinn í þessari útfærslureglu.

---

[50] Hvað varðar lendingarstaði (á spítölum) sem ekki eru staðsettir í umferðarþungu og fjandsamlegu umhverfi má nota ákvæði sem þegar eru fyrir hendi í CAT.POL.H, þar sem þetta er ekki tilslökun á kröfum um nothæfisflokk 1.

290. Til að tryggja lagavissu verða "skilyrðin" að vera skýr og afdráttarlaus. Því voru sumir hlutar ACJ-2 við viðbæti 1 við JAR-OPS 3.517(a) uppfærðir í regluefni, frekar en að opið væri fyrir aðra túlkun á þeim. Aðferðin til að uppfylla slíkt skilyrði er tilgreind í viðurkenndu aðferðinni til að uppfylla kröfur.

Þyrluflug yfir fjandsamlegt umhverfi utan umferðarþungs svæðis - CAT.POL.H.420

291. Fjandsamlegt umhverfi utan umferðarþungs svæðis má skilgreina sem umhverfi þar sem:

- ekki er hægt að tryggja örugga neyðarlendingu af því að yfirborðinu er ábótavant;
- ekki er hægt að tryggja þá sem eru um borð í þyrlunni nægilega fyrir náttúruöflunum; og
- leitar- og björgunarviðbrögð/geta er ekki í samræmi við viðbúna áhættu.

292. Uppruni málsgreinar CAT.POL.H.420 er viðbætir 1 við JAR-OPS 3.005(e), sem er byggður á áhættumati sem hefur að markmiði að tryggja mikið öryggi farþega í flutningaflugi. Sá hluti kröfunnar, sem lýtur að öryggi farþega, er grundvallaður á þeirri staðreynd að samkvæmt skilgreiningu mun mögulegt mannstjón hljótast af ef einshreyfils þyrla sem starfar í nothæfisflokki 3 í fjandsamlegu umhverfi þarf að nauðlenda ef markhreyfill bilar.

293. Engu að síður viðurkenndu Flugöryggissamtök Evrópu árið 1999, þegar reglan var sett, efnahagsleg áhrif þessa nýja ákvæðis og að þyrlur sem uppfylltu nothæfisskilyrði yrðu ef til vill ekki tiltækar þegar í stað. Í framhaldi var leiðbeiningarefni innifalið sem leyfði starfsemi, sem þegar var fyrir hendi, að halda áfram, sérstaklega í:

- fjalllendi; og
- afskekktum svæðum, þar sem það er óhagkvæmt og gengur gegn meðalhófsreglu að hætta starfsemi á einshreyfla vélum og endurnýja flotann með fjölhreyflaþyrlum.

294. Vegna mismunandi innleiðingar JAR-OPS 3 í aðildarríkjum er ákvæðið notað víðar en ætlun Flugöryggissamtaka Evrópu var árið 1999; annað hvort með því að leyfa þyrluflug á einshreyfils þyrlum í öllu umhverfi sem telst fjandsamlegt eða einnig með því að leyfa nýjum flugrekendum að starfa.

295. Þar sem að ýmsar fjölhreyflaþyrlur í dag gætu ef til vill ekki uppfyllt kröfurnar fyrir nothæfisflokk 1 eða 2 hvað varðar flug í meiri flughæð, eru ákvæði JAR-OPS 3 tekin upp inn í tillagðar útfærslureglur til að gera slíkri starfsemi kleift að halda áfram uns betri þyrlur verða fáanlegar. Vissar aðlaganir voru gerðar til að koma, eins og kostur var, til móts við aðstæður í aðildarríkjum.

296. Ný stjórnvaldskrafa (ARO.OPS.215) gerir aðildarríkjum skylt að tilgreina þetta fjalllendi og afskekktu svæði og krefjast þess að lögbær stjórnvöld að gera áhættumat og íhuga tæknilega og efnahagslega réttlætingu fyrir slíkri starfsemi áður en hún er samþykkt.

297. Nýtt leiðbeiningarefni verður innleitt sem kemur í stað skýringargreinargerðar við viðbæti 1 við JAR-OPS 3.005(e), og skýrir við hvaða skilyrði er hægt að fá slíkt samþykki.

298. Sum aðildarríki og hagsmunaaðilar halda því fram að tillögð regla ætti ekki að takmarkast við fjalllendi eða afskekkt svæði heldur leyfa starfsemi í öllu fjandsamlegu umhverfi. En, í ljósi tímarammans sem um er að ræða, gátu hagsmunaaðilar og stofnunin ekki safnað gögnum sem þurftu og sýna fram á það með öryggisrökum að þörf væri á því að endurskoða grunnregluna að baki JAR-OPS 3, sem er að færa flota yfir í fjölhreyflaþyrlur, að gefnum tækniframförum og aukins áreiðanleika einshreyfla þyrlna. Stofnunin telur þess vegna ekki tímabært að gera umfangsmiklar breytingar á reglunni eins og sakir standa. Hún hefur byrjað að safna þeim gögnum sem þörf er á og fyrirhugað er að hefja nýtt reglusetningarverkefni um þetta efni. Þetta reglusetningarverkefni mun einnig fást við notkun þyrla með strokkhreyflum.

CAT.POL.MAB: Kafli 5 - Þyngd og jafnvægi

Almennt

299. Þessi kafli tekur upp undirlið J í EU-OPS og JAR-OPS 3.

300. Þessi kafli samanstendur af tveimur undirköflum:

- Kafli 1 - vélknúin loftför;
- Kafli 2 - óvélknúin loftför.

301. Þetta álit tekur einungis til kafla 1.

Kafli 1 - vélknúin loftför

Sérstök málefni

302. Kröfum um þyngd og jafnvægi fyrir vélknúin loftför hefur verið haldið saman því einungis fáein atriði töldust ólík milli flugvéla og þyrlna. Textinn sem fylgir samræmist, eins og kostur er, upphaflegum kröfum EU-OPS og JAR-OPS 3. Hann hefur hins vegar verið straumlínulagaður og jafnvægið milli reglna og viðurkenndra aðferða til að uppfylla kröfur lagað, til að veita nægilegan sveigjanleika og taka tillit til mismunandi rekstrarumhverfis.

303. Kröfunum um vigtun loftfars hefur verið haldið, eins og sakir standa, í CAT.POL.MAB.100(b). Þær verða teknar inn í lið-M með reglusetningarverkefninu MDM.047. Þetta verkefni mun fela í sér mat á aðilum/stofnunum sem leyft er að vigta loftför.

304. Viðbótarskilyrði fyrir samþykkt staðalmassa fyrir hleðsluhluti aðra en farþega og farangur eru innifalin í CAT.POL.MAB.100(f).

305. Samþykki fyrir að sleppa sumum gögnum í skjölum um þyngd og jafnvægi hefur verið fellt út í CAT.POL.MAB.105(a) því að gert er ráð fyrir því að þeim gögnum sé ekki sleppt heldur sé þau látin í té annars staðar með þeim hætti að þau séu auðveldlega tiltæk.

306. Bætt hefur verið við ákvæði um skjölun um þyngd og jafnvægi (CAT.POL.MAB.105(e)) til að ná til mismunandi tegunda kerfa um borð er varða þyngd og jafnvægi og taka til núverandi kerfa sem EU-OPS / JAR-OPS 3 ná ekki til.

VIII:CAT.IDE: Undirliður D – Kerfi, gögn, tæki

307. Þessi undirliður hefur að geyma almenn ákvæði fyrir CAT-rekstur. Hann samanstendur af þremur köflum:
    - Kafli 1 - Flugvélar;
    - Kafli 2 - Þyrlur;
    - Kafli 3 - Svifflugur; og
    - Kafli 4 - Loftbelgir.
308. Þetta álit tekur til kafla 1 og 2.
309. Kaflar 1 og 2 taka upp undirliði K og L í EU-OPS og JAR-OPS 3.
310. Textinn hefur verið skrifaður í megindráttum með nothæfi að markmiði þar sem slíkt á við, þ.e. í reglukerfinu og lýsingum á kerfum/tækjum og viðurkenndum aðferðum til að uppfylla kröfur.
311. Tækjakröfur voru aðskildar, þar sem þær tengjast ekki hreinum rekstrarkröfum, t.d. í notkun tækja, sem fengist er við í CAT.OP.
312. Tölusetning reglnanna er samfelld í hverjum kafla, þannig að sama númer og heiti fjallar nú um sama efni hvað varðar flugvélar og þyrlur. Þar sem regla átti einungis við um flugvélar var því númeri sleppt fyrir þyrlur og öfugt.
313. Kröfur um samþykki í CAT.IDE.A/H.100 fyrir kerfum og tækjum sem krafist er í undirlið CAT.IDE hafa verið skýrðar betur, til samræmis við kröfurnar í lið-21. Viðbótarákvæðum hefur verið bætt við til að tryggja að kerfi og tæki sem ekki er krafist í lið-CAT og ekki þarf að samþykkja í samræmi við lið-21 séu ekki hluti af öryggisbúnaði og hafi ekki áhrif á lofthæfi.
314. Ný krafa hefur verið innleidd, CAT.IDE.A/H.105 Lágmarkstækjabúnaður fyrir flug, til að fást við rekstur með bilaða hluti í samræmi við OPS 1.030/3.030.
315. Kröfur um flugrita hafa verið uppfærðar í samræmi við NPA-OPS 39B (Tegund 1A FDR). NPA-OPS 48A Ritun um gagnahlekk í nýsmíðuðum flugvélum og NPA-OPS 67 Tegund IVA Flugritar fyrir þyrlur voru einnig tekin til greina.
316. Fyrsti hlutinn í upphaflegum kröfum um tæki til flugs við ísingarskilyrði í CAT.IDE.A/H.165 hefur verið felldur niður, þar sem þegar er fjallað um þetta í grunnkröfum 2.a.5.
317. Dagsetningin fyrir kröfuna um ritun samskipta um gagnahlekk ætti helst að samsvara dagsetningunni þegar gagnahlekkur er notaður fyrir VHF-samskipti. En í mörgum athugasemdum komu fram beiðnir um að tilkynningin kæmi í tæka tíð til að komast hjá kostnaðarsamri ísetningu endurbótahluts. Því er lagt til að gert verði skylt að rita um gagnahlekk tveimur árum eftir að OPS reglugerðin tekur gild, þ.e. 8. apríl 2014.

318. CAT.IDE.A(H).250 Handslökkvitæki: ákvæði OPS þar sem krafist er notkunar slökkviefnisins Halon voru fjarlægð til að samræmi væri við reglugerð (EB) nr. 1005/2009 sem mun banna notkun þess. Reglan hefur að geyma almennt öryggismarkmið er lýtur að skilvirkni slökkviefnisins. Þar er notkun Halon leyfð á breytingaskeiðinu.

319. Krafan um geimgeislamæla (OPS 1.680/3.680) hefur verið felld niður þar sem grunnreglugerðin, sem einungis fæst við hvernig draga má úr öryggisáhættu, gefur ekki lagalegan grunn fyrir upptöku þeirra, þ.e. heilsuþætti. Með þessari niðurfellingu er einnig komist hjá skörun við aðra evrópska löggjöf, sérstaklega þá er tengist heilsu og öryggis á vinnustað eða vernd gegn geislun (tilskipun Evrópuráðsins 96/29/Euratom frá 13. maí 1996).

Kafli 1 - Flugvélar

320. Kröfur um auka rafbræðivör (CAT.IDE.A.110) hafa verið auknar, til samræmis við Alþjóðaflugmálastofnunina og EU-OPS og JAA NPA-OPS 43.

321. Tilslökun fyrir sum kerfi og tæki sem þörf er á í sjónflugi að degi til, fyrir þau loftför þar sem fylgni hefði þýtt ísetningu endurbótarhluta og lotið var samþykki stjórnvalds, er nú beinlínis í reglunni til að tryggja samkvæmni í framfylgd tilslökunarinnar í aðildarríkjum.

322. Krafa um aðhaldsbúnað fyrir efri búk (e. upper torso restraint - UTR) á litlum flugvélum, CAT.IDE.A.205, hefur verið bætt við til samræmis við NPA 26-20 fyrir flugvélar með hámarksflugtaksþyngd sem nemur 5.700 kg eða minna, í kjölfar tillögu flugslysanefndar til CAA UK og rannsóknar sem CAA UK lét gera í kjölfarið.

323. Skilgreining á aðhaldsbúnaði fyrir efri búk hefur einnig verið lögð fram til að gefa sveigjanleika í núverandi hönnunarlausnum Við skoðun athugasemda sem bárust varð ljóst að ekki gætti samkvæmni í EU-OPS varðandi notkun hugtaksins "öryggistygi". Þó að sameiginlegur skilningur virðist ríkja um að í öryggistygi felist öryggisbelti og tvær axlarólar virðast ýmsar flugvélar ekki uppfylla ákvæði þessara krafna. Undanþágur sem bárust framkvæmdastjórn Evrópusambandsins samkvæmt EU-OPS renna stoðum undir þessa skoðun. Nokkrar athugasemdir bárust um leyfi til að nota öryggisbelti með skáliggjandi axlaról á eftirlitssætinu í áhafnarrýminu á flugvélum þar sem ekki er hagkvæmt að koma fyrir fjögurra punkta öryggisbelti. Í ljósi nýjustu þróunar í innanstokksrými loftfara geta ólíkar þróunarlausnir fyrir aðhaldsbúnað fyrir efri búk veitt sama aukna öryggið fyrir eftirlitssætin.

324. Kröfur um TAWS flokk A og flokk B (CAT.IDE.A.150) hafa verið innleiddar í samræmi við NPA-OPS 39B.

Kafli 2 - Þyrlur

325. Tilslökuninni varðandi súrefniskröfur fyrir flugmenn (CAT.IDE.H.240) er haldið, eins og upphaflega var gert í JAR-OPS 3, fyrir aðrar en flóknar þyrlur sem starfa í lofthæð milli 10.000 og 13.000 fet, eftir athugasemdir við viðbragðsskjal við athugasemdum. Frekari undanþágur fyrir stutta átroðslu milli 13.000 og 16.000 fet, sem taldist upphaflega samkvæmt JAR-OPS 3 heyra undir sérstakt samþykki stjórnvaldsins, verður að fást við með tilliti til greinar 14 í grunnreglugerðinni.

Þessar frekari tilslakanir eru ekki í samræmi við staðla og viðurkennt verklag Alþjóðaflugmálastofnunarinnar og ætti að grundvalla á sérstökum hliðsjónarþáttum ef þær eru leyfðar (t.d. reynslu flugrekenda, líkamlegri aðlögun flugmanns að ákveðnum flughæðum. Auk þess ætti yfirleitt að leyfa þær einungis á ákveðnum svæðum (þ.e. fjalllendi).

Viðauki V - liður-SPA

I. Umfang

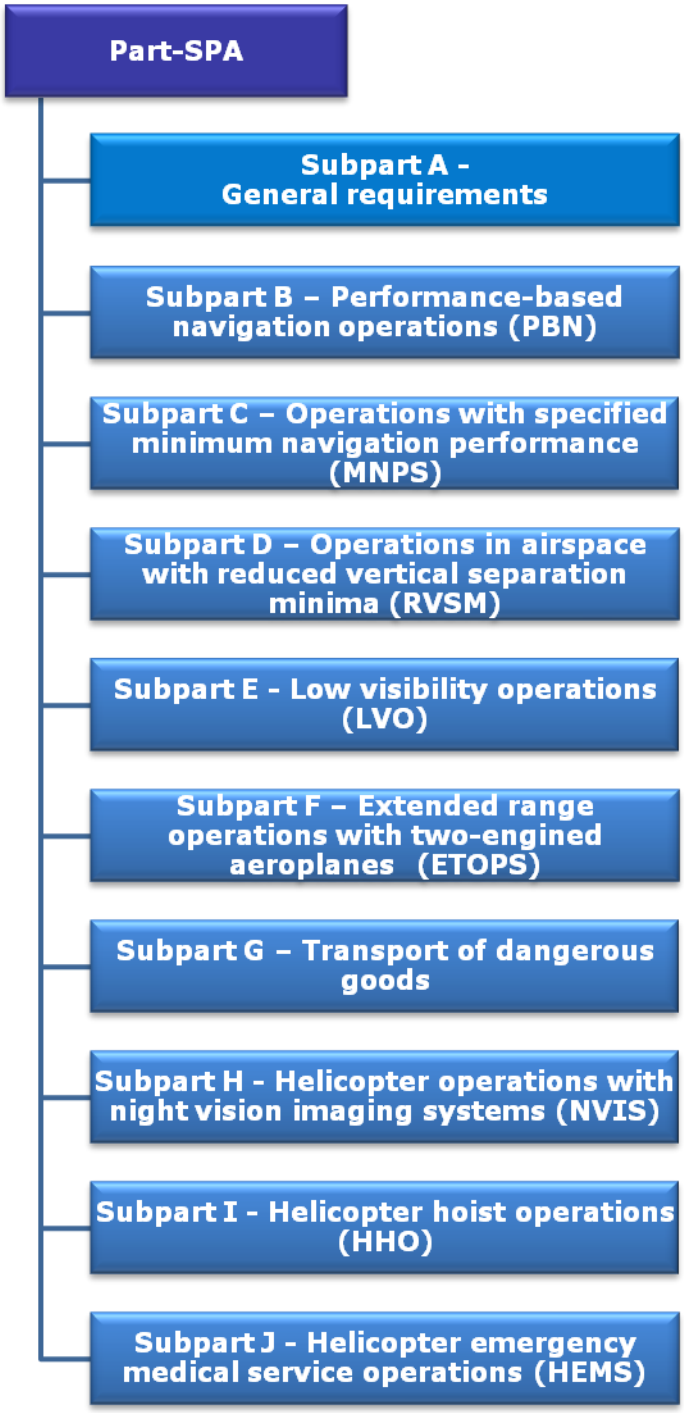
326. Liður-SPA inniheldur kröfur til flugrekenda vegna starfsemi sem þarfnast sérstaks samþykkis.

327. Liður-SPA samanstendur af 10 undirliðum:

- Fyrsti undirliðurinn inniheldur almennar kröfur, sem eiga við öll þau níu sérstöku samþykki sem liður-SPA tekur til;
- kröfurnar fyrir þessi níu sérstöku samþykki eru gefnar, hverjar fyrir sig, í sérstökum undirlið.

Taflan hér að neðan gefur yfirlit yfir uppbyggingu liðs-SPA.

Mynd 11: Uppbygging liðs-SPA



328. Kröfur í lið-SPA eiga við um flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi sem og þá sem stunda tómstundaflug, með eftirfarandi undantekningum:

- SPA.ETOPS á einungis við um CAT-rekstur flugvéla; og
- SPA.NVIS, SPA.HHO og SPA.HEMS eiga einungis við um CAT-rekstur þyrlna.

II. Yfirlit yfir athugasemdir

329. Almennt talið báru athugasemdirnar sem sendar voru inn vott um almennan stuðning við viðbragðsskjalið við athugasemdum í lið-SPA.

III. Yfirlit yfir mismun

Mismunur við EU-OPS / JAR-OPS 3

330. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit yfir ásetningsmun samanborið við EU-OPS og JAR-OPS 3.

Tafla 9: Mismunur við EU-OPS / JAR-OPS 3

EU-OPS/JAR-OPS3 vísun	EASA-EU vísun	Lýsing á mismun	Réttlæting
Viðbætir 1 við JAR-OPS 3.005(d) undirmálsgrein (c)(2)	SPA.HEMS.125	Nothæfiskröfunum hefur verið breytt til að endurspegla JAA HSST WP og afstöðu hagsmunaaðila í kjölfar NPA samráðs.	Innfelling JAA HSST WP.
Viðbætir 1 við JAR-OPS 3.175	N/A	Niðurfelling samþykkis vegna starfsemi á hafi úti.	Hlutlægir mælikvarðar voru ekki settir fram í JAR-OPS 3.

Mismunur á ICAO viðauka 6

331. Álitið hefur ekki að geyma kröfur sem væru síður hamlandi en þeir staðlar Alþjóðaflugmálastofnunarinnar sem þegar eru í gildi.

IV. Listi yfir fyrirhuguð reglusetningarverkefni

332. Á samráðsskeiðinu með hagsmunaaðilum voru ýmsir hlutir tilgreindir sem hefðu farið langt fram úr umboði stofnunarinnar til að taka upp innihald núverandi reglna, ef tekið hefði verið á þeim í þessu áliti. Þessir hlutir hafa hins vegar verið skráðir og á þeim verður tekið í ýmsum reglusetningarverkefnum þannig að hæfilegt samráð og þátttaka hagsmunaaðila sé tryggð. Eftirfarandi tafla gefur yfirlit um fyrirhuguð reglusetningarverkefni.

Tafla 10: Fyrirhuguð reglusetningarverkefni

Liður, reglutilvísanir	Umfang	Vísun í RMP
SPA	Samþykki fyrir starfsemi á hafi úti	OPS.093

Liður, reglutilvísanir	Umfang	Vísun í RMP
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	Yfirferð á EU-OPS undirlið E. Þetta varðar sérstaklega reglur um APV starfsemi, LTS CAT I starfsemi, OTS CAT II starfsemi og starfsemi þar sem EVS er notað, nýlegar breytingar á ICAO SARP, nýjar tækniframfarir, eins og gervisjónkerfi (e. synthetic vision systems - SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Þróa meðalhófsreglur fyrir NVIS-starfsemi á öðru en CAT(H)-rekstri	OPS.096
SPA.HHO	Þróa einn kafla fyrir allan flutning á fólki utanborðs, frekar en að kljúfa þessar kröfur milli liðs-SPA og liðs-SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Upptekning JAA TGL-43	OPS.057

V. SPA.GEN: Undirliður A – Almenn ákvæði

Almennt

333. Þessi undirliður inniheldur almennar kröfur fyrir flugrekendur sem ætla að fá og halda sérstöku samþykki. Þennan undirlið ætti að lesa ásamt með undirliðnum sem inniheldur kröfurnar fyrir að fá sérstakt samþykki.

SPA.GEN.100 Lögbært stjórnvald

334. Þessi krafa skilgreinir lögbært stjórnvald og gerir greinarmun á flugrekendum í viðskiptalegum tilgangi og þeim sem stunda tómstundaflug.

335. Til að halda fylgni við ICAO viðauka 6 lið II, kveður þessi krafa á um það þegar flugrekendur í tómstundaflugi nota loftfar sem skráð er í þriðja ríki, ættu sérstök samþykki fyrir PBN, MNPS og RVSM að vera gefin út í skráningarríkinu.

SPA.GEN.105 Umsókn um sérstakt samþykki

336. Stofnunin lét fylgja með vísun í "gögn um rekstrarhæfi (e. operational suitability data - OSD) er samræmast reglugerð framkvæmdastjórnar (EB) nr. 1702/2003". Gögn um rekstrarhæfi eru gögn sem loftfarsframleiðandi þarf að leggja fram meðan á tegundarvottunarferlinu stendur til að styðja við örugga starfsemi loftfarstegundarinnar. Sum þessara gagna munu verða skylda fyrir flugrekendur, að því leyti að þeir verða að þróa lista um lágmarksbúnað (e. minimum equipment list - MEL) og þjálfunaráætlanir á grundvelli þessara gagna. Gögn um rekstrarhæfi endurspegla því lágmarkskröfur fyrir loftfarstegund til að tryggja samræmi í öryggisstigi.

337. Viðbragðsskjal við athugasemdum við NPA 2009-01 "rekstrarhæfisskírteini" og "öryggistilskipanir", sem gefið var út þann 13. maí 2011, gefur frekari skýringar.

SPA.GEN.110 Sérréttindi flugrekanda sem fengið hefur sérstakt samþykki

338. Krafan mælir fyrir um það að sérstakt samþykki fyrir tómstundaflug sé skráð á "lista yfir sérstakt samþykki" og fyrir flug í viðskiptalegum tilgangi í "rekstrarlýsingu" (OPSPECS). Samsvarandi stjórnvaldskröfur eru tilgreindar í lið-ARO. Eyðublöðin fyrir "OPSPECS" og "lista yfir sérstakt samþykki" má finna sem viðbætur II og III í lið-ARO.

SPA.GEN.115 Breytingar á rekstri sem krefst sérstaks samþykkis

339. Þessi krafa tilgreinir að fyrirfram samþykki lögbærs stjórnvalds þurfi fyrir sérhverri breytingu sem hefur áhrif á þau skilyrði sem sett er fyrir sérstöku samþykki. Innifalið er þróun annarra aðferða til að uppfylla kröfur.

340. Því ber að nefna að SPA-kröfur og samsvarandi viðurkenndar aðferðir til að uppfylla kröfur hafa verið þróuð með það að markmiði að aðrar aðferðir til að uppfylla kröfur sem flugrekendur í viðskiptalegum tilgangi og tómstundaflugi leggja til þurfi á fyrirfram samþykki lögbærs stjórnvalds.

SPA.GEN.120 Áframhaldandi gildistími sérstaks samþykkis

341. Þessi krafa er byggð á hugmyndinni um áframhaldandi gildistíma samþykkis, sem er í samræmi við nálgunina hvað varðar allt annað samþykki og skírteini tengd flugrekendum.

342. Stofnunin bætti við vísan í gögn um rekstrarhæfi sem viðbótarskilyrði fyrir því að sérstakt samþykki haldi gildi sínu.

VI. SPA.PBN: Undirliður B - Frammistöðutengd leiðsögn (e. Performance-based navigation operations - PBN)

Almennt

343. Þessi undirliður fæst við sérstakt samþykki fyrir starfsemi í skilgreindu loftrými þar sem lýsing á frammistöðutengdri leiðsögn er fyrir hendi. Hann inniheldur eftirfarandi lýsingar:

- RNAV10;
- RNP4;
- RNAV1;
- Grunn-RNP1;
- RNP APCH;
- RNP AR APCH[51].

344. Þessi undirliður tekur upp EU-OPS 1.243.

---

[51] RNAV: svæðisleiðsaga; RNP: tilskilin nákvæmni í flugleiðsögu; AR: leyfi tilskilið; APCH: aðflug.

SPA.PBN.100 PBN-rekstur

345. Stofnunin krefst sérstaks samþykkis fyrir allan PBN-rekstur að undanskildum RNAV5 (B-RNAV). Niðurstaða stofnunarinnar var sú, að starfsemi í RNVA5 loftrými væri ekki svo mikil öryggisáhætta að réttlætanlegt væri að krefjast sérstaks samþykkis.

346. Stofnunin var samþykk áliti sumra flugrekenda í tómstundaflugi að gera þyrfti greinarmun á flugi í viðskiptalegum tilgangi og tómstundaflugi og endurmeta þörf og réttmæti þess að krefjast rekstrarsamþykkis. Stofnunin hyggst þess vegna koma á laggirnar reglusetningarverkefni MDM.062 sem hafa mun umfang sem hér segir:

- þróa reglur fyrir lið-FCL um þjálfunarkröfur hvað varðar PBN-rekstur;
- endurskoða réttlætinguna fyrir því að krafist er rekstrarsamþykkis fyrir allan PBN-rekstur fyrir CAT, NCC og NCO-flugrekenda og meta hvort aðrir möguleikar en rekstrarsamþykki séu tiltækir, t.d. kröfur í lið-FCL; og
- þróa viðurkennda aðferð til að uppfylla kröfur fyrir rekstrarsamþykki í SPA.PBN sem byggir á núverandi efni í AMC 20.

347. Leiðbeiningarefni tengt þessari kröfu mun gefa fyllri upplýsingar um mælikvarða fyrir samþykki og fyrir reksturinn, eins og tilgreint er í AMC 20 efninu og/eða í ICAO skjali 9613 (PBN-handbók).

VII. SPA.MNPS: Undirliður C – Starfsemi með lágmarkskröfum um nákvæmni í flugleiðsögu (e. specified minimum navigation performance - MNPS)

Almennt

348. Þessi undirliður inniheldur kröfurnar um sérstakt samþykki til að geta starfað í loftrými samkvæmt lágmarkskröfum um nákvæmni í flugleiðsögu (e. minimum navigation performance specifications - MNPS) í samræmi við svæðisbundnar starfsreglur.

349. Þessi undirliður MNPS tekur upp EU-OPS 1.243 og 1.870.

VIII. SPA.RVSM: Undirliður D – Starfsemi í loftrými með minnkuðum lágmarkshæðaraðskilnaði (e. reduced vertical separation minima - RVSM)

Almennt

350. Þessi undirliður hefur að geyma kröfur um sérstakt samþykki fyrir starfsemi í skilgreindu loftrými þar sem gildir minni lágmarkshæðaraðskilnaður, eða 300m (1.000 fet).

351. Þessi undirliður tekur upp EU-OPS 1.241 og inniheldur hluta af reglutexta TGL 6 (leiðbeiningarefni um samþykkt loftfars og flugrekenda fyrir flug í loftrými yfir FL 290 þar sem 300m (1.000 feta) lágmarkshæðaraðskilnaður er í gildi).

IX. SPA.LVO: Undirliður E - Starfsemi í lélegu skyggni (e. low visibility operations - LVO)

Almennt

352. Þessi undirliður inniheldur sérstakt samþykki fyrir starfsemi í lélegu skyggni, sem samanstendur af ferns konar starfsemi:
    - flugtak í lélegu skyggni (e. low visibility take-off - LVTO);
    - minna en almenn starfsemi samkvæmt flokki I (LTS CAT I);
    - Almenn starfsemi samkvæmt flokki II (CAT II);
    - annað en almenn starfsemi samkvæmt flokki II (OTS CAT II);
    - Almenn starfsemi samkvæmt flokki III (CAT III); og
    - aðflug sem styðst við sjónaukningakerfi (e. enhanced vision systems - EVS) þar sem í gildi er lágmark um flugbrautarskyggni (e. runway visual range - RVR).

353. Þessi undirliður tekur upp reglur tengdar LVO í undirlið E í EU-OPS og JAR-OPS 3.

SPA.LVO.100 Starfsemi í lélegu skyggni (e. low visibility operations - LVO)

354. Þessi krafa skilgreinir hvers kyns starfsemi telst vera LVO.

355. LVO ásamt með rekstrarlágmörkum eru skilgreind í "viðauka I - skilgreiningar á hugtökum sem notuð eru í viðaukum II til VIII" (viðauki I - skilgreiningar).

356. Skilgreiningin á LVTO-starfsemi fylgir EU-OPS þannig að hún telst vera flugtak með flugbrautarskyggni minna en 400m. EU-OPS krefst þjálfunaráætlunar fyrir LVTO og auk þess frekara sérstaks samþykkis fyrir flugtak með flugbrautarskyggni minna en 150m og fyrir flugtak með flugbrautarskyggni minna en 125m. Tillögð krafa samræmist þessum ákvæðum en breytir hugtakinu lítillega. Það er einungis eitt samþykki fyrir LVTO, sem myndi tilgreina samþykkt lágmörk í starfsemi.

357. Stofnunin tekur undir álit meirihluta hagsmunaaðila að EU-OPS skilgreinir EVS-starfsemi sem LVO, t.d. í viðbæti 1 við OPS 1.450 eða viðbæti 1 við OPS 1.455. Fyrirhugaður reglutexti skýrir að einungis ætti að taka á slíkri EVS-starfsemi sem LVO þar sem notast er við starfspunkta í tengslum við lágmörk um flugbrautarskyggni.

SPA.LVO.110 Almennar rekstrarkröfur

358. Stofnunin tók upp innihald viðbætis 1 við OPS 1.455 (b)(2)(ix), sem krefst ratsjárhæðarmælis til að ákvarða útkallshæð undir 200 fetum yfir flugvallarviðmiðum.

359. Hvað varðar LVO-starfsemi sem notast við EVS, er enn verið að meta mögulegar breytingar á núverandi tækjakröfum EU-OPS er lúta að ákvörðun útkallshæðar sem og áhrif þeirra á rekstrarlágmörk flugvalla fyrir NPA, APV og PA-starfsemi og horft er til allra skjala sem tiltæk eru.

SPA.LVO.115 Umfjöllunaratriði er lúta að flugvöllum

360. Þessi krafa skýrir að LVO sé einungis hægt að sinna, eins og EU-OPS kveður á um, ef viðkomandi flugvöllur hefur þegar í gildi starfsreglur er lúta að lélegu skyggni. Þessi krafa á við um alla starfsemi þar sem skyggni er minna en 800m.

361. Í viðbótarundirmálsgrein er þess krafist að flugrekendur á flugvöllum utan Evrópusambandsins, þar sem hugtakið LVP er etv. ekki í notkun, tryggi að á þeim flugvöllum séu í gildi sambærilegar starfsreglur sem falla að kröfum LVP.

Framtíðar reglusetningarverkefni

362. Í ljósi umboðs stofnunarinnar var núverandi reglutexti EU-OPS bara endurskoðaður þar sem breyta þurfti augljósum villum, gera þurfti nauðsynlegar breytingar í þágu öryggis, eða markmið reglunnar var loðið.

363. Stofnunin er þeirrar skoðunar að taka þurfi kröfurnar sem spretta af undirlið E til rækilegrar endurskoðunar. Þetta mundi sérstaklega eiga við um reglur APV (aðflugsaðgerð með lóðréttri leiðsögn), LTS CAT I-rekstur, OTS CAT II-rekstur og rekstur með EVS. Þörf er á sérstöku reglusetningarverkefni vegna þessa, sem tekur einnig tillit til nýlegra breytinga á ICAO SARP og nýrri tækniþróun, eins og eins og gervisjónkerfi (e. synthetic vision systems - SVS) og samþættu sjónkerfi (e. combined vision systems - CVS).

X. SPA.ETOPS: Undirliður F – Lengra flug með tveggja hreyfla flugvélum (e. extended range operations with two-engined aeroplanes - ETOPS)

Almennt

364. Þessi undirliður inniheldur kröfur fyrir sérstakt samþykki fyrir lengra flug með tveggja hreyfla flugvélum í CAT-rekstri.

365. Þessi undirliður tekur upp EU-OPS 1.246.

Reglusetningarverkefni í nútíð og framtíð

366. Nefna ætti að gerðar verða frekari breytingar á þessum kröfum í nálægri framtíð af eftirfarandi ástæðum:

- samsvarandi AMC 20-6 efni var tillagt í NPA 2008-01 og ákvörðunin birt þann 16. desember 2010;
- snemma árs 2012 er búist við að Alþjóðaflugmálastofnunin birti opinbert bréf sem hefur að geyma tillagðar breytingar á lengra flugi sem tekur ekki einungis til tveggja hreyfla flugvéla heldur einnig flugvéla með fleiri en tvo hreyfla; og
- eins og minnst var á hér að ofan verður að uppfæra skipulagslágmörk fyrir varaflugvöll fyrir lengra flug á tveggja hreyfla flugvélum þannig að þau taki einnig til aðflugsstarfsemi með lóðréttri leiðsögn.

XI: SPA.DG: Undirliður G – Flutningur hættulegs varnings

Almennt

367. Þessi undirliður inniheldur sérstakt samþykki fyrir flutning á hættulegum varningi eins og hann er skilgreindur í tæknileiðbeiningum Alþjóðaflugmálastofnunarinnar. Hann tekur upp EU-OPS / JAR-OPS 3 undirlið R og JAA NPA-OPS 70.

Samanburður við EU-OPS / JAR-OPS 3

368. Stofnunin leggur til virka vísan í tæknileiðbeiningar Alþjóðaflugmála-stofnunarinnar. Þess vegna eru útdrættir úr tæknileiðbeiningunum ekki endurteknir í útfærslureglunum. SPA.DG er þess vegna styttri en undirliðir R í EU-OPS og JAR-OPS 3. Einungis kröfur er tilgreina sérstakar skyldur flugrekenda hafa verið tilgreindar.

XII. SPA.NVIS: Undirliður H - Þyrluflug með nætursjónbúnað

Almennt

369. Þessi undirliður inniheldur sérstakt samþykki fyrir starfsemi samkvæmt sjónflugsreglum að nóttu til með aðstoð nætursjónbúnaðar í CAT-rekstri þyrlna. Hann tekur upp JAR-OPS 3.005(j) og TGL-34.

370. Þegar TGL-34 var upphaflega samið var það að hluta til byggt á hernaðarreynslu og innihélt þætti sem áttu sérstaklega við um hernaðarstarfsemi, t.d. tillögu um að nota innrauð ljós. Í CAT-rekstri er engin þörf á að fara að starfseminni með leynd og slíkar tillögur hafa verið fjarlægðar.

SPA.NVIS.100 Starfsemi með nætursjónbúnað (e. night vision imaging system - NVIS)

371. Texti er innifalinn sem takmarkar notkun búnaðarins við þá flugrekendur þyrlna sem hafa flugrekstrarleyfi fyrir CAT-rekstur.

SPA.NVIS.120 NVIS rekstrarlágmörk

372. Rekstrarlágmörk með nætursjónbúnað ættu ekki að vera minni en veðurlágmörk samkvæmt sjónflugsreglum að nóttu til fyrir þá starfsemi sem stunduð er. Nætursjónbúnaður er tól til að auka sjónskyggni að nóttu til; því eru sjónflugslágmörk að nóttu til hin sömu fyrir þá starfsemi þar sem nætursjónbúnaður er notaður, t.d. lágmörk um sjúkraflug á þyrlum gilda þegar flogið er sjúkraflug með aðstoð nætursjónbúnaðar.

SPA.NVIS.130 Áhafnarkröfur fyrir starfsemi með nætursjónbúnað

373. Textinn hefur verið aðlagaður til að gera greinarmun, hvað varðar samsetningu áhafnar, milli þess sem krafist er fyrir vottun, sérstakar tegundir starfsemi og rekstrarhandbókarinnar. Reglan hefur verið aðlöguð með því að kljúfa hana í

undirmálsgreinar sem gefa sérstaka mælikvarða og markmið fyrir val, þjálfun, hæfni, uppfærslu og áhafnarsamsetningu. Kröfur um þjálfun og eftirlit eru settar fyrir flugáhöfn og tækniáhöfn.

SPA.NVIS.140 Upplýsingar og skráning

374. Þessi nýja málsgrein, samanborið við TGL-34, tilgreinir hvaða þættir tengdir nætursjónbúnaði verða að vera umfjöllunarefni í rekstrarhandbókinni.

Framtíðar reglusetningarverkefni

375. Möguleikinn á að nota nætursjónbúnað fyrir allar tegundir loftfara var ætlaður í NPA 2009-02b. Hins vegar var TGL-34 þróað fyrir CAT-rekstur á þyrlum og tillögur NPA gætu orðið of hamlandi fyrir annan rekstur. Sérstakar kröfur um nætursjónbúnað fyrir annað en CAT-rekstur og annað en þyrlurekstur gætu orðið viðfang reglusetningarverkefnis í framtíðinni (OPS.096). Sem stendur er engin þekking fyrir hendi á slíkum rekstri og sérfræðingar eru óvissir um hvað gæti talist hæfilegt fyrir þessa tegund starfsemi. Undirliður SPA.NVIS er þess vegna takmarkaður við CAT-rekstur á þyrlum meðan beðið er niðurstöðu þessa væntanlega reglusetningarverkefnis.

XIII. SPA.HHO: Undirliður I - Hífingar á þyrlum

Almennt

376. Þessi undirliður hefur að geyma kröfur hvað varðar sérstakt samþykki fyrir hífingar á þyrlum (e. helicopter hoist operations - HHO). Hann tekur upp viðbæti 1 við JAR-OPS 3.005(h) og drög JAA NPA-OPS 69.

377. Stofnunin gat þess að ýmsar athugasemdir hafa verið gerðar varðandi hífingar við leitar- og björgunarstörf. Leitar- og björgunarstörf sem og björgunarstörf á fjöllum teljast falla utan starfssviðs stofnunarinnar. Þessar athugasemdir, sem benda á að ýmsar kröfur ættu ekki að taka til slíkrar starfsemi, hafa því verið lagðar til hliðar.

378. Leitar- og björgunarstörf og svipuð þjónusta heyra undir ábyrgð einstakra aðildarríkja. Ríki ættu að tryggja að slík þjónusta sé starfrækt, eins og mögulegt er, í anda grunnreglugerðarinnar.

379. Ýmsar athugasemdir vörðuðu skort á hæfilegum reglum fyrir verkflug. Hífingar á þyrlum, sem þegar eru tilgreindar í JAR-OPS 3, hafa ávallt verið taldar heyra undir CAT - þar af leiðir krafan um ábyrgðarskyldu ef hreyfilbilun verður í samræmi við vottunarkröfurnar í flokki D um flutninga á fólki utanborðs (e. human external cargo - HEC). HEC flokkar A,B og C (starfsemi sem ekki telst CAT) verða viðfangsefni liðs-SPO og flugrekandinn krafinn um að koma á laggirnar hæfilegum stöðluðum verklagsferlum (e. standard operating procedures - SOPs). Rýnihópar urðu sammála um þessa nálgun.

SPA.HHO.100 Hífingar á þyrlum (e. helicopter hoist operations - HHO)

380. Þessi regla hefur nú einungis að geyma þætti er varða viðbótarsamþykki fyrir hífingum á þyrlum; í flugrekstrarleyfi er fjallað um alla aðra þætti, sem er eitt skilyrðanna sem uppfylla þarf. Krafan fæst því aðeins við afbrigði við flugrekstrarleyfið.

SPA.HHO.110 Tækjakröfur fyrir hífingar á þyrlum

381. Í HHO er fengist við CAT-rekstur (HEC flokk D); burðarkerfi starfsliðs (e. personnel carrying device system - PCDS) heyrir því undir lofthæfissamþykki. Samþykki fyrir hífingum og tengdum tækjum mun innihalda leiðbeiningar fyrir áframhaldandi lofthæfi og flugrekandinn er ábyrgur fyrir því að sjá til þess að þeim sé fylgt.

SPA.HHO.115 HHO-samskipti

382. Textinn hefur verið lagfærður til að skýra að "starfsfólk á jörðu niðri" ætti að vera á starfsstöð hífingarþyrlunnar. Hins vegar gæti verið að ekkert starfsfólk væri á jörðu niðri þegar hífingar á þyrlum fara fram á starfsstöð sjúkraþyrlna; tilslökun hefur því verið gerð fyrir hífingar á þyrlum á starfsstöð sjúkraþyrlna.

SPA.HHO.125 Tækjakröfur fyrir hífingar á þyrlum

383. HHO grundvallast ekki á nothæfisflokkum; reglan fæst því sérstaklega við málefni er tengjast nothæfi.

384. Ýmsar athugasemdir vörðuðu hvort rétt væri að ræða um ábyrgðarskyldu þegar um hreyfilbilun er að ræða. Grundvallarkrafan um hífingar á þyrlum sem stundaðar eru sem CAT er að þyrlan skal geta orðið fyrir markhreyfilbilun án þess að einstaklingurinn eða farmurinn, sem hífð eru, verði fyrir hnjaski, né heldur þriðju aðilar eða eignir. Greiðandi farþegi er fluttur með hífingum og ekki áhafnarmeðlimur. Ábyrgðarskylda vegna hreyfilbilunar útilokar þyrlur sem vottaðar eru í flokki B frá því að stunda þessa tegund CAT-starfsemi.

SPA.HHO.130 Áhafnarkröfur fyrir hífingar á þyrlum

385. Reglan hefur verið aðlöguð með því að kljúfa hana í undirmálsgreinar sem gefa sérstaka mælikvarða og markmið fyrir val, þjálfun, hæfni, uppfærslu og áhafnarsamsetningu. Kröfur um þjálfun og eftirlit eru tilgreindar fyrir áhöfn og tækniáhöfn, sem og kröfur um sérstaka kynningu fyrir farþega í hífingum á þyrlum.

SPA.HHO.140 Upplýsingar og skráning

386. Í nokkrum athugasemdum var farið fram á endurinnleiðingu kröfu um viðauka við rekstrarhandbók. Krafan um viðauka yrði ekki hlutlæg regla, því slíkt myndi gera að verkum að rekstrarhandbókin yrði ekki samstæð. Hins vegar skilgreinir þessi málsgrein nú hvaða þætti er lúta sérstaklega að hífingum á þyrlum sérstaklega

skuli vera viðfang rekstrarhandbókarinnar, sem krafist er samkvæmt ORO.MLR. Rekstraraðilinn skal ákveða hvernig best er að samþætta þessa hluta, sem geta verið í formi viðauka.

Framtíðar reglusetningarverkefni

387. Athugasemdir bárust varðandi hífingar á þyrlum í því sem ekki telst vera CAT-starfsemi. Reglusetningarverkefni (OPS.067) verður komið á laggirnar til að rannsaka frekar þær reglur sem innifaldar eru í lið-SPO og hvort eigi að fjalla um alla starfsemi sem snertir hífingar á þyrlum í lið-SPA.

XIV. SPA.HEMS: Undirliður J – Sjúkraflug á þyrlum

Almennt

388. Þessi undirliður hefur að geyma kröfur hvað varðar sérstakt samþykki fyrir sjúkraflug á þyrlum (e. helicopter emergency medical services -HEMS). Hann tekur upp viðbæti 1 við JAR-OPS 3.005(d) og að hluta til vinnuskjalið HSST-WP-07-03.4.

Afköst þyrlu

389. Reglan hefur verið endurbætt til að endurspegla betur hugmyndafræðina um sjúkraflug á þyrlum sem tekin var upp frá JAA. Krafan gerir nú skýran greinarmun á: 'bækistöð HEMS' – sem þegar um umferðarþungt og fjandsamlegt umhverfi er að ræða ætti að vera 'núll prósent áhætta'; spítalinn staðsettur í fjandsamlegu umhverfi – þar sem ætti að minnka áhættuna að ásættanlegu öryggismarki – þess vegna er vísunin í samþykki sem finna má í CAT.POL.H.225; spítalinn staðsettur utan umferðarþungs og fjandsamlegs umhverfis – þar sem CAT.POL.H.305 gefur nú þegar tilslökun; og 'starfsstöðvar HEMS' – þar sem áhættan er eins lítil og hægt er með eðlilegum hætti að gera kröfu til.

SPA.HEMS.100 Sjúkraflug á þyrlum (e. emergency medical services - HEMS)

390. Þessi regla hefur nú einungis að geyma þætti er varða viðbótarsamþykki fyrir sjúkraflug á þyrlum; í flugrekstrarleyfi er fjallað um alla aðra þætti, sem er eitt skilyrðanna sem uppfylla þarf. Krafan fæst því aðeins við afbrigði við flugrekstrarleyfið.

SPA.HEMS.120 Rekstrarlágmörk fyrir sjúkraflug á þyrlum

391. Þar sem lágmarksáhöfn er ávallt einn flugmaður og einn HEMS-tækniáhafnarmaður, á reglan um rekstrarlágmarkið einn flugmaður við um þessa áhafnarsamsetningu. Rekstrarlágmarkið um tvo flugmenn á einungis við þau tilvik þar sem áhöfnin samanstendur af tveimur flugmönnum. HEMS-tækniáhafnarmaðurinn er ekki flugmaður og ekki er hægt að tilgreina hann með þeim hætti í þeirri starfsemi. Sú staðreynd að rekstrarlágmarkið um einn flugmann er lægri en staðalrekstrarlágmarkið tekur einnig tillit til

viðbótaráhafnarinnar sem er HEMS-tækniáhafnarmeðlimurinn (sjá einnig SPA.HEMS.130).

SPA.HEMS.125 Afkastakröfur fyrir sjúkraflug á þyrlum

392. Texta hefur verið bætt við í kjölfar samráðs vegna HSST/WP-07/03.4. Kröfurnar taka til váhrifa (þetta hugtak er notað til að komast hjá notkun lengra og réttara orðalags 'starfsemi án tryggðs neyðarlendingarstaðar') við flugtak og lendingu í tilvikum sem skilgreind eru í (b).

SPA.HEMS.130 Áhafnarkröfur

393. Reglan hefur verið aðlöguð með því að kljúfa hana í undirmálsgreinar sem gefa sérstaka mælikvarða og markmið fyrir val, þjálfun, hæfni, uppfærslu og áhafnarsamsetningu. Kröfur um þjálfun og eftirlit eru settar fyrir flugáhöfn og tækniáhöfn.

394. Vísað er í 30 mínútna flugtíma þar sem eingöngu er treyst á tæki og það ætlað sem mildiaðferð til að koma í veg fyrir að flugmenn missi stjórnina þegar þeir standa óafvitandi frammi fyrir blindflugsskilyrðum (e. instrument meteorological conditions - IMC). Þar sem þetta er ekki viðurkennd aðferð í skilningi FCL er engin þörf á að gera kröfu um að flugkennari kenni þetta.

395. Vegna lagalegs skýrleika og í ljósi athugasemda sem bárust hefur verið tilgreint í (e)(1) við hvaða undantekningaraðstæður hægt er að fækka í áhöfninni.

SPA.HEMS.135 Kynning til farþega

396. Í sjúkraflugi á þyrlum er algengt að sjúklingar séu meðvitundarlausir eða undir áhrifum lyfja að svo miklu leyti að þeir eru að alvarlega vanhæfir. Auk þess gætu þeir verið festir við börur og þeim ógerningur að hreyfa sig. Í þeim tilvikum er óraunsætt að halda öryggiskynningu svipað þeim sem haldnar eru í 'venjulegu' farþegaflugi. Flugstjórinn og læknalið um borð verða að meta að hve miklu leyti sjúklingurinn getur skilið kynninguna og veita kynningu sem fellur að ástandi sjúklingsins.

SPA.HEMS.140 Upplýsingar og skráning

397. Í nokkrum athugasemdum var farið fram á endurinnleiðingu kröfu um viðauka við rekstrarhandbók. Krafan um viðauka yrði ekki hlutlæg regla, því slíkt myndi gera að verkum að rekstrarhandbókin yrði ekki samstæð. Hins vegar skilgreinir þessi málsgrein nú hvaða þættir er varða sjúkraflug á þyrlum sérstaklega skuli vera viðfang rekstrarhandbókarinnar, sem krafist er samkvæmt ORO.MLR. Rekstraraðilinn skal ákveða hvernig best er að samþætta þessa hluta, sem geta verið í formi viðauka.

398. Nokkrir þættir, sem upphaflega voru tilgreindir í viðurkenndri aðferð til að uppfylla kröfur/leiðbeiningarefni, hafa nú verið tilgreindir í útfærslureglu til að tryggja samkvæmni í öllu er lýtur að sérstöku samþykki fyrir þyrlurekstur.

SPA.HEMS.150 Eldsneytisaðföng

399. Þessi texti hefur verið látinn fylgja því að í einni athugasemd var rætt um þörfina á viðeigandi ákvæðum fyrir sjúkraflug á þyrlum og lagt til að tilslökunin sem er upphaflega að finna í viðbæti 1 við JAR-OPS 3.005(f) ætti einnig að gilda um sjúkraflug á þyrlum.

SPA.HEMS.155 Áfylling meðan farþegar ganga um borð, eru um borð, eða eru að ganga frá borði

400. Þessi texti hefur verið innleiddur aftur til að fást við sérstök tilvik er varða sjúkraflug á þyrlum, þar sem sjúklingur getur verið ófær um að koma sér frá borði úr þyrlunni, ef neyðarástand skapast við áfyllingu eldsneytis.

UPPHAFSSTAFAORÐ/STYTTINGAR SEM NOTAÐAR ERU Í LIÐ-CAT OG LIÐ-SPA

- einungis til tilvísunar -

AAC	stjórnsýslusamskipti á flugmálasviði
AAD	frávik frá úthlutaðri flughæð
AAL	hæð yfir flugvelli
AC	riðstraumur
ACAS II	árekstrarvarakerfi II
ADF	hringvitavísir
ADG	loftknúinn rafall
ADS	sjálfvirkt, skilyrt kögunareftirlit
ADS-B	sjálfvirkt, skilyrt kögunareftirlit - útsending
ADS-C	sjálfvirkt, skilyrt kögunareftirlit - samningur
AeMC	Fluglækningastöð
AEO	allir hreyflar starfandi
AFCS	sjálfstýrikerfi
AFM	flughandbók
AFN	tilkynning um flug loftfars
AFN	ATS Aðstöðutilkynning
AGL	yfir yfirborði jarðar
AHRS	viðmiðunarkerfi horfs og nefstefnu
AIS	upplýsingaþjónusta flugmála
ALS	aðflugsljós
ALSF	aðflugsljós með blikkljósum
AMC	viðurkennd aðferð til að uppfylla kröfur
AMSL	yfir meðalsjávarhæð
ANP	raunnákvæmni í flugleiðsögu
AOC	flugrekstrarleyfi
APCH	aðflug
APU	aukaaflstöð
APV	aðflugsaðferð með lóðréttri leiðsögn
AR	flugþjónustuleið
AR	leyfis krafist
AR	Stjórnvaldskröfur
ARA	aðflug með aðstoð radars í loftfari

ASC	Flugöryggisnefnd
ASDA	tiltæk hemlunarvegalengd við flugtak
ATC	flugumferðarstjórn
ATO	samþykkt þjálfunarstofnun
ATPL	atvinnuflugmannskírteini 1. flokks
ATQP	önnur áætlun um þjálfun og hæfi
ATS	flugumferðarþjónusta
AVGAS	flugbensín
AVTAG	eldsneyti með suðumark á breiðu hitabili
B-RNAV	grunnsvæðisleiðsaga
BALS	grunnaðflugsljós
CAP	aðgangsbreytur flugumferðarstjóra
CDFA	lokaaðflug í samfelldri lækkun
CDL	listi yfir leyfð frávik í ytri búnaði loftfars fyrir flug
CFIT	flug í jörð undir fullri stjórn
CG	þyngdarmiðja
cm	sentímetrar
CM	stjórnun samsetningar/samhengis
CMA	stöðuga vöktunaraðferðin
CMV	breytt skyggni samkvæmt veðurupplýsingum
CMPA	flókið vélknúið loftfar
CofA	lofthæfivottorð
CPA	nándarpunktur
CPDLC	samskipti flugumferðarstjóra og flugmanns um gagnahlekk
CPL	atvinnuflugmannsskírteini
CRM	stjórnun áhafnarsamvinnu
CRT	tæki til viðbragða við athugasemdum
CVR	hljóðriti
DA	ákvörðunarflughæð
D-ATIS	Gagnahlekkur – þjónusta sjálfvirks veðurupplýsingakerfis
DC	jafnstraumur
DCL	brottflugsheimild
DDM	mótunarmunur
D-FIS	gagnahlekkur flugupplýsingaþjónustu
DGOR	atvikatilkynning um hættulegan varning
DH	ákvörðunarhæð
DME	fjarlægðarmæliviti

D-OTIS	Gagnahlekkur – þjónusta veðurupplýsingastöðvar
DR	ákvörðunarmörk
DSTRK	óskastefna
EASP	Evrópska flugöryggisáætlunin
EC	Framkvæmdastjórn Evrópusambandsins
EFB	rafrænn flugpoki
EFIS	rafrænt flugskjákerfi
EGT	hitastig útblásturslofts
ELT(AD)	neyðarsendir (losnar sjálfkrafa)
ELT(AF)	neyðarsendir (sjálfvirkur fastur)
ELT(AP)	neyðarsendir (sjálfvirkur færanlegur)
ELT(S)	neyðarsendir til björgunar
EPE	staðsetningarmatsvilla
EPR	þrýstingshlutfall hreyfils
EPU	staðsetningarmatsóvissa
ERA	varaflugvöllur á flugleið
ESSG	Evrópski SAFA-stýrihópurinn
ETOPS	lengra flug með tveggja hreyfla flugvélum
ETSO	Evrópskar tækniforskriftir
EUROCAE	Evrópusamtök um búnað í almenningsflugi
EVS	sjónaukningarkerfi
FAA	Flugmálastjórn Bandaríkjanna
FAF	lokamið í blindaðflugi
FAK	skyndihjálparbúnaður
FALS	full aðflugsljós
FANS	framtíðarkerfi fyrir flugleiðsöguþjónustu
FAP	lokaaðflugspunktur
FATO	lokaaðflugs- og flugtakssvæði
FDM	fluggagnvöktun
FDR	flugriti
FFS	flughermir með fullri hreyfingu
FI	flugkennari
FL	fluglag
FM	tíðnimótari
FMS	flugkerfi
FOR	augnsvið
FOV	sjónsvið

FSTD	flughermisþjálfunarbúnaður
ft	fet
FTD	flugþjálfunarbúnaður
g	gramm
g	þyngdarafl
GBAS	aukningarkerfi á jörðu niðri
GCAS	árekstrarvarakerfi
GIDS	ísgreiningarkerfi á jörðu niðri
GLS	GBAS-lendingarkerfi
GM	Leiðbeiningarefni
GNSS	hnattrænt gervihnattaleiðsögukerfi
GPS	GPS-staðsetningarkerfi
GPWS	jarðvarakerfi
HEMS	sjúkraflug á þyrlum
HF	hátíðni
HI/MI	hástyrkur / meðalstyrkur
HIALS	aðflugsljós með hástyrkleika
HLL	takmörkunarlisti fyrir þyrlupalla
HoT	endingartími
hPa	hektópaskal
HUD	framrúðuglæja
HUDLS	ratlendingarkerfi
IAF	lokamið í frumaðflugi
IALS	milliaðflugsljós
ICAO	Alþjóðaflugmálastofnunin
IF	lokamið í miðaðflugi
IFR	blindflugsreglur
IGE	jarðáhrif
ILS	blindlendingarkerfi
IMC	blindflugsskilyrði
inHg	kvikasilfurstommur
INS	tregðuleiðsögukerfi
IORS	innra atvikatilkynningakerfi
IP	viðkomustaður
IR	Útfærsluregla
IRNAV/IAN	samþættuð svæðisleiðsaga
IRS	tregðustaðsetningarkerfi

ISA	málloft
IV	í bláæð
JAA	Flugöryggissamtök Evrópu
JAR	Sameiginlegar flugmálakröfur
JET 1 / A / A1	steinolía
JET B	eldsneyti með suðumark á breiðu hitabili
JIP	Sameiginlegir framkvæmdaferlar
JP-4	eldsneyti með suðumark á breiðu hitabili
km	kílómetrar
kN	kílónjúton
KSS	Ktitorov, Simin, Sindalovskii formúla
kt	hnútur
LAT/LONG	breiddargráða/lengdargráða
LED	ljósdíóða
LIFUS	flug á flugleið undir umsjón
LNAV	hliðlæg leiðsögn
LoA	staðfesting á samkomulagi
LOC	miðlínusendir
LOE	mat í leiðarflugi
LOFT	flugkennsla í leiðarflugi
LOS	flötur með takmörkuðum hindrunum
LOUT	lægsti rekstrarhiti
LP	styrkur miðlínusendis
LPV	hliðlægt nákvæmnisaðflug með lóðréttri leiðsögn
LRNS	leiðsögukerfi fyrir langflug
LVO	starfræksla í lélegu skyggni
LVP	starfsreglur í lélegu skyggni
LVTO	flugtak í lélegu skyggni
m	metrar
MALS	aðflugsljós með meðalstyrkleika
MALSF	aðflugsljós með meðalstyrkleika og blikkljósum
MALSR	aðflugsljós með meðalstyrkleika og gaumljósum um flugbrautarstefnu
MAPt	fráflugspunktur
MCTOM	hámarksvottuð flugtaksþyngd
MDA	lágmarkslækkunarflughæð
MDA/H	lágmarkslækkunarflughæð

MDH	lágmarkslækkunarhæð
MEA	lágmarksörugg flughæð á flugleið
MEL	listi yfir lágmarksbúnað
METAR	veðurlýsing flugvallar
MGA	lágmarksörugg netflughæð
MHz	Megarið
MID	miðpunktur
ml	millilítrar
MLS	örbylgjulendingarkerfi
MMEL	grunnlisti yfir lágmarksbúnað
MNPS	lágmarkskröfur um nákvæmni í flugleiðsögu
MOC	lágmarkshindranabil
MOCA	lágmarkshæð hindranabila
MOPS	lágmarksstarfrækslustaðall
MORA	lágmarksörugg flughæð utan flugleiðar
MPSC	hámarksskipan farþegasæta
mSv	millisívert
NADP	hávaðamildandi flugtaksaðferð
NALS	engin aðflugsljós
NAV	leiðsaga
NDB	hringviti
N_F	hverfilhraði
NM	sjómílur
NOTAM	Tilkynning til flugmanna
NPA	grunnaðflug
NVG	næturgleraugu
OAT	útilofthiti
OCH	lágmarkshæð yfir hindrun
OCL	sjávarleyfi
ODALS	hringaðflugsljós
OEI	einn hreyfill óstarfhæfur
OFS	hindrunarlaus flötur
OGE	úr jarðáhrifum
OIP	frávikspunktur
OM	rekstrarhandbók
ONC	flugleiðsögukort
OSD	gögn um rekstrarhæfi

otCMPA	annað en flókið vélknúið loftfar
PAPI	leiðarljós fyrir nákvæmnisaðflug
PAR	nákvæmnisratsjá
PBE	öndunarhlífar
PBN	frammistöðutengd leiðsögn
PCDS	burðarkerfi starfsliðs
PDP	leiðarskil
PNR	vendimörk
POH	flughandbók flugmanns
PRM	einstaklingur með skerta hreyfigetu
QFE	loftþrýstingur í flugvallarhæð (eða flugbrautarhæð)
QNH	spurning núllhæð, loftþrýstingur við sjávarmál
R/T	þráðlaus talfjarskipti
RA	ráðlegging
RAT	ástreymishverfill
RCC	björgunarmiðstöð
RCF	minnkað viðlagaeldsneyti
RCLL	miðlínuljós flugbrautar
RFC	aðstöðukort
RNAV	svæðisleiðsaga
RNAV 5	B-RNAV, grunnsvæðisleiðsaga
RNP	skylduð nákvæmni í flugleiðsögu
RNPX	skylduð nákvæmni í flugleiðsögu X
ROD	lækkunarhraði
RTCA	Útvarpstækninefnd um flugtækni
RTZL	svæðisljós á lendingarbraut
RVR	flugbrautarskyggni
RVSM	minnkaður lágmarkshæðaraðskilnaður
SACA	öryggismat á loftförum Bandalagsins
SAFA	öryggismat á erlendum loftförum
SAE ARP	Félag um góða starfshætti verkfræðinga í véla- og flugiðnaði
SALS	einföld aðflugsljós
SALSF	stutt aðflugsljós með blikkljósum
SAp	stöðugt aðflug
SAP	aðgangsbreytur kerfis
SAR	leit og björgun
SBAS	aukningarkerfi með gervihnöttum

SCP	sérstakir flokkar farþega
SID	hefðbundið blindbrottflug
SMS	öryggisstjórnunarkerfi
SPECI	sérstök flugskýrsla
SRA	stefningaraðflug
SRE	stefningarratsjá
SSALF	einfölduð stutt aðflugsljós með blikkljósum
SSALR	einfölduð stutt aðflugsljós með gaumljósum um flugbrautarstefnu
SSALS	einfölduð stutt aðflugsljós
SSP	Öryggisáætlun ríkis
SSR	kögunarsvarratsjá (þrýstings- og hæðarmæling)
STC	viðbótar tegundarvottorð
SVS	gervisjónkerfi
TA	umferðarráðgjöf
TAC	aðflugskort að flugstöð
TAFS	veðurspár fyrir flugvelli
TAS	réttur flughraði
TAWS	landslagsgreiningarkerfi
TCAS	árekstrarvari
TCCA	Yfirvöld almenningsflugsamgangna í Kanada
TDP	ákvörðunarpunktur í flugtaki
TDZ	snertisvæði
THR	þröskuldur
TODA	tiltæk flugtaksvegalengd
TORA	tiltækt flugtaksbrun
TRI	tegundaáritunarkennari
TSE	heildarkerfisvilla
TVE	heildarlóðlínuvilla
TWIP	veðurupplýsingar flugstöðvar fyrir flugmenn
UMS	vöktunarkerfi um notkun
UTC	alheimstími
UTR	aðhaldsbúnaður fyrir efri búk
V_{AT}	sýndur flughraði yfir þröskuldi
VDF	VHF-miðunarstöð
VFR	sjónflugsreglur
VHF	tíðnisvið
VIS	skyggni

VMC	sjónflugsskilyrði
V_{MO}	hámarksflughraði
VNAV	lóðrétt leiðsögn
VOR	VHF-fjölstefnuviti
V_{S1G}	1 g ofrishraði með flapa í lendingarham
V_{SO}	ofrishraði með flapa í lendingarham
V_Y	besti stighraði
WAC	heimsflugkort
WXR	veðurradar
ZFT	eingöngu í flughermi
ZFTT	þjálfun sem fer fram eingöngu í flughermi

Köln, 1. júní 2011

P. GOUDOU
Framkvæmdastjóri