



**UTTALELSE NR. 04/2011**

**FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ**

**av 1. juni 2011**

**om en kommisjonsforordning om fastsettelse av gjennomføringsregler for drift av luftfartøyer**

**«Drift av luftfartøyer – OPS»**

## Innhold

<b>Sammendrag .....</b>	<b>4</b>
<b>Innledning.....</b>	<b>5</b>
I.    Alminnelige bestemmelser .....	5
II.   Uttalelsens omfang .....	5
III.  Høring.....	7
IV.   Retningslinjer for regelnummerering .....	9
<b>Rammeforordning om drift av luftfartøyer .....</b>	<b>10</b>
I.    Omfang .....	10
II.   Oversikt over reaksjoner .....	10
III.  Forklaringer .....	10
<b>Vedlegg I – Definisjoner .....</b>	<b>15</b>
I    Omfang .....	15
II.   Oversikt over reaksjoner .....	15
III.  Oversikt over forskjeller .....	15
IV.   Forklaringer .....	17
<b>Vedlegg II – del ARO .....</b>	<b>19</b>
I.    Alminnelige bestemmelser .....	19
II.   Høring.....	22
III.  Omfang og virkeområde .....	24
IV.   Oversikt over forskjeller .....	42
V.    Liste over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag.....	44
<b>Vedlegg III – del ORO .....</b>	<b>46</b>
I.    Alminnelige bestemmelser .....	46
II.   Høring.....	46
III.  Omfang og virkeområde .....	48
IV.   Oversikt over forskjeller .....	69
V.    Liste over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag.....	82
<b>Vedlegg IV – del CAT(A,H) .....</b>	<b>83</b>
I.    Virkeområde .....	83
II.   Oversikt over reaksjoner .....	85
III.  Oversikt over forskjeller .....	85

IV.	Liste over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag.....	92
V.	CAT.GEN: Underdel A – Alminnelige krav.....	95
VI.	CAT.OP: Underdel B – Driftsprosedyrer .....	97
VII.	CAT.POL: Underdel C – Luftfartøyers ytelse og driftsbegrensninger.....	100
VIII:	CAT.IDE: Underdel D – Instrumenter, data, utstyr.....	104
<b>Vedlegg V – del SPA .....</b>		<b>107</b>
I.	Virkeområde .....	107
II.	Oversikt over reaksjoner .....	109
III.	Oversikt over forskjeller .....	109
IV.	Liste over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag.....	110
V.	SPA.GEN: Underdel A – Alminnelige krav.....	111
VI.	SPA.PBN: Underdel B – Drift med ytelsesbasert navigasjon (PBN).....	112
VII.	SPA.MNPS: Underdel C – Drift med minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS) .....	113
VIII.	SPA.RVSM: Underdel D – Drift i luftrom med reduserte minsteverdier for loddrett atskillelse (RVSM).....	113
IX.	SPA.LVO: Underdel E – Drift i dårlig sikt (LVO).....	114
X.	SPA.ETOPS: Underdel F – Drift med forlenget rekkevidde med tomotorsfly (ETOPS) .....	115
XI:	SPA.DG: Underdel G – Transport av farlig gods .....	116
XII.	SPA.NVIS: Underdel H – Helikopterdrift med nattsynbildesystemer.....	116
XIII.	SPA.HHO: Underdel I – Heisevirksomhet med helikopter .....	117
XIV.	SPA.HEMS: Underdel J – Medisinske nødtjenester med helikopter.....	119
<b>AKRONYMER/FORKORTELSER SOM ER BRUKT I DEL CAT OG DEL SPA.....</b>		<b>122</b>

### **Sammendrag**

Denne uttalelse inneholder følgende dokumenter:

- rammeforordning om drift av luftfartøyer,
- vedlegg I – definisjoner for vedlegg II til VIII,
- vedlegg II – del ARO, myndighetskrav til drift av luftfartøyer,
- vedlegg III – del ORO, organisasjonskrav til kommersiell drift og ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer,
- vedlegg IV – del CAT(A,H), tekniske krav til kommersiell lufttransport med fly og helikoptre,
- vedlegg V – del SPA, krav til drift som krever særlig godkjenning.

På grunnlag av prinsippene fastsatt av styret sammen med Europakommisjonen innarbeider Byråets forslag innholdet i EU-OPS og JAR-OPS 3 og bringer kravene så vidt mulig i samsvar med ICAOs SARP-vedlegg 6 del I og del III avsnitt 1 og 2.

Disse kravene ble utarbeidet på grunnlag av følgende siktemål:

- opprettholde et høyt sikkerhetsnivå,
- sikre eventuelle forholdsmessige regler,
- sikre fleksibilitet og effektivitet for operatører og myndigheter.

Denne uttalelse er et resultat av en omfattende høringsprosess som omfatter myndigheter, foreninger, operatører og luftfartseksperter.

En uttalelse for de øvrige vedlegg til denne forordning, vedlegg VI – del NCC, vedlegg VII – del NCO og vedlegg VIII – del SPO, offentliggjøres på et senere tidspunkt.

## **Innledning**

### **I. Almennelige bestemmelser**

1. I europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008<sup>1</sup> (heretter kalt «grunnforordningen»), endret ved forordning (EF) nr. 1108/2009<sup>2</sup>, fastsettes en hensiktsmessig, omfattende ramme for fastsettelse og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart.
2. Formålet med denne uttalelse er å bistå Europakommisjonen i å fastsette gjennomføringsregler for drift av luftfartøyer.
3. Denne uttalelse er vedtatt etter framgangsmåten fastsatt av styret i Det europeiske flysikkerhetsbyrå («Byrået»)<sup>3</sup>, i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i grunnforordningen.

### **II. Uttalelsens omfang**

4. Denne uttalelse inneholder følgende dokumenter:
  - rammeforordning om drift av luftfartøyer,
  - vedlegg I – definisjoner for vedlegg II til VIII,
  - vedlegg II – del ARO, myndighetskrav til drift av luftfartøyer,
  - vedlegg III – del ORO, organisasjonskrav til kommersiell drift og ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer,
  - vedlegg IV – del CAT(A,H), tekniske krav til kommersiell lufttransport med fly og helikoptre,
  - vedlegg V – del SPA, krav til drift som krever særlig godkjenning.
5. Denne uttalelse inneholder ikke
  - kravene til kommersiell lufttransport for seilfly, ballonger og A-til-A-flygninger med fly og helikoptre i vedlegg III – del CAT,
  - vedlegg VI – del NCC, tekniske krav til ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer,

---

<sup>1</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler i sivil luftfart, om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF. *EUT L 79 av 19.03.2008, s. 1-49.*

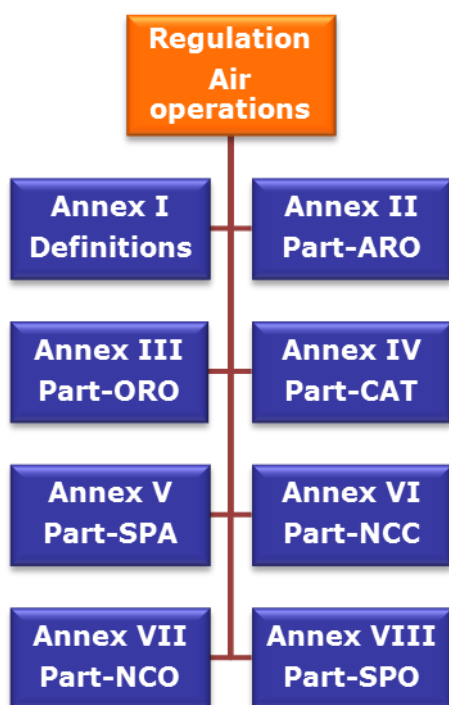
<sup>2</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 216/2008 angående flyplasser, lufttrafikkstyring og flysikkerhetstjenester og om oppheving av direktiv 2006/23/EF. *EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51-70.*

<sup>3</sup> Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrået skal anvende ved avgivelse av uttalelser og utstedelse av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmateriale («regelverksprosedyre»). EASA MB 08-2007 av 13.06.2007.

- vedlegg VII – del NCO, tekniske krav til ikke-kommersiell drift av ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer,
- vedlegg VIII – del SPO, tekniske krav til spesialdrift, herunder kommersiell og ikke-kommersiell drift,
- bestemmelsene forbundet med ovennevnte drift i rammeordningen om drift av luftfartøyer.

En uttalelse for de øvrige kravene offentliggjøres på et senere tidspunkt.

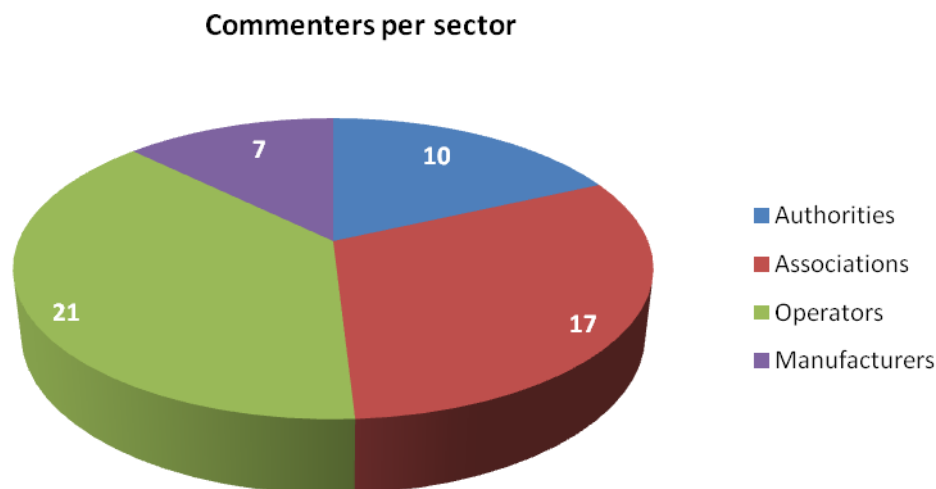
6. Dokumentene i denne uttalelse er basert på den reviderte regelstrukturen som foreslått av Europakommisjonen og Byrået i april 2011. Nedenstående tabell viser en oversikt over vedleggene i forordningen for drift av luftfartøyer.

**Figur 1: Vedlegg til forordningen om drift av luftfartøyer****III. Høring**

7. Denne uttalelse er basert på
  - NPA 2008-22, som inneholder utkast til forslag til gjennomføringsregler (IR) og tilhørende akseptable samsvarsmåter (AMC) og veiledningsmateriale (GM) for myndigheter og organisasjoner,
  - NPA 2009-02, som inneholder utkast til forslag til IR og tilhørende AMC og GM for drift av luftfartøyer.
8. NPA 2009-02 ble offentliggjort på EASAs nettsted (<http://www.easa.europa.eu>) 30. januar 2009. Høringsfristen utløp 31. juli 2009. Byrået hadde mottatt i alt 13 775 kommentarer, hvorav cirka 8 200 kommentarer var knyttet til omfanget av denne uttalelse.
9. Sammendrag av kommentarer, tilknyttede reaksjoner på sammendragene og forslag til revidert regeltekst ble nærmere behandlet med følgende fire revisjonsgrupper (RG-er):
  - RG01 (CAT), som gransket reglene for kommersiell lufttransport,
  - RG02 (SPO), som gransket reglene for spesialdrift,
  - RG03 (NCC), som gransket reglene for ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer, og
  - RG04 (NCO), som gransket reglene for ikke-kommersiell drift av ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer.
10. Utkastet til CRD-tekst om del CAT ble gjennomgått av RG01. Utkastet til CRD-tekst om del SPA ble gjennomgått av alle fire RG-er.

11. Byrået innkalte også til mange møter med helikopterspesialister som ga råd om helikopterspesifikke temaer, og som representerte myndigheter, operatører og produsenter.
12. På grunnlag av omfattende høring av myndigheter, foreninger og operatører offentliggjorde Byrået CRD OPS I 25. november 2010. Høringsfristen utløp 15. februar 2011. Byrået mottok 1 009 reaksjoner.
13. Følgende figur viser en oversikt over kommentatorene som ga reaksjoner, gruppert etter myndigheter, foreninger, operatører og produsenter.



**Figur 2: Oversikt over kommentatorer som ga reaksjoner**

14. Alle reaksjonene er vurdert og besvart, og de ble tatt hensyn til da det ble utarbeidet forslag til vedlegg I, vedlegg IV og vedlegg V i denne uttalelse.
15. Detaljene i høringsprosessen for NPA 2008-22b, NPA 2008-22c, NPA 2009-02c, NPA 2009-02d, som gjelder kravene i vedlegg II del ARO og vedlegg III del ORO i denne uttalelse, er beskrevet i relevante avsnitt i denne forklarende noten.

#### IV. Retningslinjer for regelnummerering

16. I samsvar med Byråets retningslinjer for utarbeidelse av regler ble følgende retningslinjer for regelnummerering anvendt i IR-ene:

<Del>.<Underdel>.<Avsnitt>.<N>

Forklaring:

<Del>: obligatorisk – inntil fire bokstaver eller sifre  
eksempler: ARO, ORO, CAT, SPA

<Underdel>: obligatorisk – inntil fire bokstaver eller sifre  
eksempler: GEN, OP, POL, IDE

<Avsnitt>: obligatorisk – inntil fem bokstaver eller sifre  
eksempler: MPA, A, H, MAB

<N>: obligatorisk – regelnummer – tre sifre, som begynner med 100, og hvor etterfølgende numre vanligvis nummereres i trinn på 5.

## **Rammeforordning om drift av luftfartøyer**

### **I. Omfang**

17. Rammeforordningen om «drift av luftfartøyer» fastsetter de omfattede delenes alminnelige virkeområde og inneholder forslag til overgangstiltak i form av unntaksbestemmelser.<sup>4</sup>

### **II. Oversikt over reaksjoner**

18. Reaksjonene på rammeforordningen for OPS la vekt på harmonisering med rammeforordningene for del FCL, de foreslåtte overgangsbestemmelsene for JAR-OPS 3, ønsket klarlegging med hensyn til bruken av visse luftfartøyer ifølge vedlegg II i kommersiell lufttransport og en definisjon av betegnelsen «spesialdrift».

### **III. Forklaringer**

19. Rammeforordningen i denne uttalelse inneholder i samsvar med artikkel 4 nr. 1 bokstav b) og c) og nr. 8 i grunnforordningen kravene til EU-operatører som bruker EU- eller tredjestatsregistrerte luftfartøyer, og til personell som deltar i driften av slike luftfartøyer.
20. Den fastsetter også kravene til Byrået og vedkommende myndigheter for drift av luftfartøyer, herunder inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som tilhører operatører som er under sikkerhetstilsyn av en annen stat i samsvar med artikkel 10 i grunnforordningen.
21. Artikkel 2 inneholder definisjoner av begreper som er benyttet i rammeforordningen. Definisjonen av kommersiell lufttransport er hentet fra ICAO-vedlegg 6 og endret litt for å ta hensyn til definisjonen av «kommersiell drift» i artikkel 3 pkt. i) i grunnforordningen. Det understrekes at omfanget av definisjonen av kommersiell drift er videre enn for kommersiell lufttransport. Definisjonen av spesialdrift blir supplementert med en ikke-uttømmende liste over spesialtjenester og -oppgaver i den framtidige del SPO. Artikkel 6 nr. 6 angir videre hvor mange som kan transporteres på et luftfartøy benyttet til spesialdrift, slik at det blir et klart skille mellom kommersiell lufttransport og annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport.
22. Rammeforordningen inneholder også to artikler rettet til medlemsstatene. Artikkel 3 krever at medlemsstatene og Byrået utarbeider flysikkerhetsplaner for løpende forbedring av sikkerheten. Den angir også behovet for at medlemsstatene samordner sine sikkerhetsplaner, ettersom EASA-statene nå skal styre flysikkerheten i fellesskap. Særlig tillater ikke dagens myndighetsfordeling i Den europeiske union at en sikkerhetsplan kan gjennomføres isolert i én medlemsstat. Ytterligere materiale vil komme for å befestе den felles gjennomføringen av

---

<sup>4</sup> En unntaksbestemmelse er et overgangstiltak som gir medlemsstatene mulighet til å utsette gjennomføringsdatoen for en viss bestemmelse til en bestemt tidsfrist fastsatt ved lov.

kravene i ICAOs statlige sikkerhetsprogram (SSP) innenfor det europeiske rammeverket. Dette vil være basert på arbeidet som samordnes av Den europeiske rådgivende komité for flysikkerhet (EASAC), særlig når det gjelder håndboken i EASP.

23. Artikkel 4 inneholder forslag til krav om tilsynskapasitet. Disse bestemmelsene er helt i samsvar med ICAO-systemets relevante kritiske elementer i et sikkerhetstilsynssystem, men gir i tillegg medlemsstatene mandat til å sikre at tilsynspersonellet har behørig fullmakt til å utføre sertifiserings- og tilsynsoppgaver og ikke utsettes for interessekonflikter.
24. Artikkel 3 og 4 ble offentliggjort allerede med uttalelse 03-11 for rammeforordningen om flygebesetning. Endringer som stammer fra drøftelser i EASA-komiteen om den tilhørende teksten, er allerede inntatt.
25. Artikkel 5 om inspeksjoner på bakken inneholder en overgangsbestemmelse om årlig minstekvote som justeres forholdsmessig etter forordningens ikrafttredelsesdato i april, noe som gir 65 % for 2012.
26. Artikkel 6 fastsetter vedleggenes omfang og virkeområde på følgende måte:

Vedlegg	Virkeområde	Artikkel i RF
Vedlegg II – del ARO	Myndighetskrav, herunder inspeksjoner på bakken	1 nr. 1 og 5
Vedlegg III – del ORO Vedlegg IV – del CAT	Kommersiell lufttransport med fly og helikoptre, unntatt A-A-flyginger	1 nr. 2 og 6 nr. 1
Vedlegg V – del SPA	Enhver drift av fly, helikoptre, ballonger eller seilfly	6 nr. 3

27. Artikkel 6 nr. 4 utelukker fra denne forordnings omfang visse kategorier av luftfartøyer eller typer drift til de tilhørende reglene er utarbeidet. Dette gjelder
- visse luftfartøyer ifølge vedlegg II når de brukes i kommersiell lufttransport. De skal drives i samsvar med vilkårene i et kommisjonsvedtak i henhold til EU-OPS,
  - luftskip, luftfartøyer med tiltrotor, forankrede ballonger og fjernstyrte fly, og
  - flyginger som gjennomføres av konstruksjons- eller produksjonsorganisasjoner i forbindelse med slik virksomhet.
28. Fra virkeområdet til del ORO og del CAT er for øyeblikket A-til-A-drift av fly og helikoptre i kommersiell lufttransport (artikkel 6 nr. 2) og kommersiell lufttransport med ballonger og seilfly utelukket. De tilhørende IR-ene offentliggjøres i en senere fase, og rammeforordningen endres i samsvar med dette.
29. Fra virkeområdet til del ORO er også for øyeblikket annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport og ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer utelukket. Rammeforordningen vil bli endret straks del NCC, del NCO og del SPO blir tilgjengelig med de tilhørende uttalelsene fra Byrået.

30. I en rekke reaksjoner ble det ytret ønske om klarlegging av kommersiell lufttransport med visse luftfartøyer ifølge vedlegg II i samsvar med artikkel 8 nr. 5 bokstav g) i grunnforordningen. Følgende klarlegging gis etter samråd med Europakommisjonen:
31. Kommisjonsvedtak gjort i henhold til artikkel 8 nr. 3 i forordning 3922/91<sup>5</sup> kan forbli gyldige etter oppheving av vedlegg III til forordning (EØF) nr. 3922/91 dersom denne gyldigheten er uttrykkelig nevnt i IR-ene. Særlig vil kommisjonsvedtak C(2009) 7633<sup>6</sup> av 14.10.2009 forbli gyldig som et overgangstiltak. Vedtaket ble meddelt alle medlemsstatene til orientering og er tilgjengelig på internett.
32. Europakommisjonens vedtak er knyttet til visse operatører, typer luftfartøyer ifølge vedlegg II, bevis og vilkår. Dersom en av disse operatørene planlegger å bruke en annen type luftfartøy ifølge vedlegg II, må det forelegges Europakommisjonen en ny sikkerhetsvurdering og søknad om unntak. Forslaget til rammeforordning inneholder bestemmelser for bedre å belyse hvordan en medlemsstat skal gå fram når den blir stilt overfor endringer i driften som vedtatt i nevnte kommisjonsvedtak.
33. Alle medlemsstater har rett til å anvende kommisjonsvedtak C(2009) 7633 på samme vilkår fastsatt i dette vedtak og forbundet med samme type luftfartøyer. En eventuell senere tillatelse fra en annen medlemsstat på samme vilkår og for samme formål kan være omfattet av kommisjonsvedtak C(2009) 7633.
34. Med sikte på å sikre en riktig, felles forståelse av kommisjonsvedtaket klarlegger rammeforordningen at en medlemsstat som ønsker å bruke et allerede innvilget unntak, må underrette Europakommisjonen om sin intensjon før den gjennomfører det. Dette gir Europakommisjonen mulighet til å vurdere om det planlagte unntaket oppfylder vilkårene og sikkerhetsvurderingen gjennomført i sammenheng med kommisjonsvedtaket. Dersom dette ikke er tilfelle, kreves det et nytt unntak i samsvar med artikkel 14 nr. 6 i grunnforordningen.
35. Artikkel 7 nr. 1 inneholder overgangsbestemmelsene for AOC-er utstedt i samsvar med EU-OPS. Det er foreslått at tilpasningen av styringssystem, opplæringsprogrammer, framgangsmåter og håndbøker skal gjennomføres i løpet av en toårsperiode dersom det er nødvendig. Ettersom forslaget til IR-er inneholder et nytt AOC-format i samsvar med en nylig ICAO-endring, gis det en tidsfrist på to år for å erstatte AOC-dokumentet med et AOC i samsvar med det nye formatet.
36. Artikkel 7 nr. 3-6 inneholder særlige konverteringsbestemmelser for kommersiell lufttransport med helikopter. Det er foreslått at nasjonale godkjenningssertifikater for helikoptre konverteres til AOC-er i samsvar med IR innen en toårsperiode. Medlemsstaten skal utarbeide en konverteringsrapport innen ett år etter forordningens ikrafttredelsesdato. Den skal inneholde beskrivelser av de nasjonale

<sup>5</sup> Rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 av 16. desember 1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart. EUT L 373 av 31.12.1991, s. 4.

<sup>6</sup> Kommisjonsvedtak C(2009) 7633 av 14.10.2009 om tillatelse for Malta, Storbritannia, Tyskland og Østerrike til å utstede godkjenningssertifikater for luftfartsselskaper som unntak fra rådsforordning (EØF) nr. 3922/1991 om harmonisering av tekniske krav og administrative framgangsmåter i sivil luftfart.

kravene som AOC-et ble utstedt på grunnlag av, og omfanget av de rettigheter som operatøren ble innvilget, og angi hvilke krav i del ORO, del CAT og del SPA det skal gis godskrivning for, eventuelle begrensninger som må inntas i AOC-et i samsvar med IR, og eventuelle krav som operatøren må oppfylle for å fjerne disse begrensningene.

37. Artikkel 8 angir at underdel Q i EU-OPS og bestemmelsene vedtatt av medlemsstatene i henhold til artikkel 8 nr. 4 i forordning (EØF) nr. 3922/91 skal forbli gyldige til de tilhørende gjennomføringsreglene er vedtatt.
38. Artikkel 9 unntar foreliggende minstestyrslister (MEL-er) som ikke nødvendigvis er basert på en referanseminstestyrliste (MMEL) fastsatt i samsvar med del 21. En eventuell senere endring i en slik MEL må samsvare med den gjeldende MMEL unntatt eller fastsatt i samsvar med del 21.
39. Artikkel 10 behandler opplæring for flyge- og kabinbesetningsmedlemmer forbundet med elementer fra obligatoriske driftsegnethetsdata. Operatøren gis to år til å tilpasse de relevante opplæringsprogrammene (artikkel 7 nr. 1 bokstav b)), men en overgangsbestemmelse er nødvendig for å sikre opplæring for besetningsmedlemmene. Forslaget tar hensyn til operatørens opplæringsperioder.
40. Artikkel 11 inneholder bestemmelsene om ikrafttredelse og reservasjon. Fastsettelse av en seneste ikrafttredelsesdato for IR-ene i artikkel 70 i grunnforordningen begrenser de tilgjengelige overgangsperiodene ved å fastslå at IR-ene skal komme til anvendelse senest 8. april 2012. Etter anmodning fra Europakommisjonen ble reservasjonsmetoden valgt for å ta hensyn til overgangsperioden dersom den varer lenger enn 8. april 2012.
41. I nr. 2 bokstav a) fastsettes en reservasjonsrett for myndigheter på deler av styringssystemet. I likhet med operatører trenger myndigheter tid til å tilpasse styringssystem, framgangsmåter og håndbøker. Forslaget angir en reservasjonsperiode på ett år og tar hensyn til tidligere drøftelser i EASA-komiteen om myndighetskrav til flygebesetning.
42. For operatører av helikoptre i kommersiell lufttransport gis det en reservasjonsperiode på to år for konvertering av AOC beskrevet ovenfor.
43. Del SPA inneholder særlige godkjenninger som er tilgjengelige for alle operatører, unntatt medisinsk nødtjeneste med helikopter (HEMS), heisevirksomhet med helikopter (HHO), drift med nattsynbildesystemer (NVIS) og drift med forlenget rekkevidde med tomotorsfly (ETOPS), som er tilgjengelig bare for AOC-innehavere. For kommersiell lufttransport med fly og helikopter gjelder overgangsprinsippene som angitt ovenfor. For lufttransport med ballonger og seilfly foreslås en overgangsperiode på tre år, selv om søknader om særlig godkjenning for transport av farlig gods kan være sjeldne. Samme periode foreslås for spesialdrift. For ikke-kommersiell drift der spesialdrift ikke gjennomføres, foreslås en overgangsperiode på to år.
44. Reservasjonsperiodene er sammenfattet i nedenstående tabell:

<b>Drift</b>	<b>Del</b>	<b>Luftfartøy</b>	<b>Reservasjon</b>
CAT, unntatt A-A	Del ORO Del CAT Del SPA	Fly	-
	Del ORO Del CAT Del SPA	Helikoptre	2 år
CAT A-A	Del ORO Del CAT	Fly Helikoptre	Ikke tilgjengelig ennå; kommer senere
	Del SPA	Fly Helikoptre	3 år
Ballonger og seilfly i CAT	Del ORO Del CAT	Ballonger Seilfly	Ikke tilgjengelig ennå; kommer senere
	Del SPA	Ballonger Seilfly	3 år
Spesialdrift	Del ORO* Del SPO	Fly Helikoptre Ballonger Seilfly	Ikke tilgjengelig ennå; kommer senere
	Del SPA	Fly Helikoptre Ballonger Seilfly	3 år
Ikke-kommersiell drift med CMPA	Del ORO Del NCC	Fly Helikoptre	Ikke tilgjengelig ennå; kommer senere
	Del SPA	Fly Helikoptre	2 år
Ikke-kommersiell drift med otCMPA	Del NCO	Fly Helikoptre Ballonger Seilfly	Ikke tilgjengelig ennå; kommer senere
	Del SPA	Fly Helikoptre Ballonger Seilfly	2 år

\*gjelder annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport og ikke-kommersiell spesialdrift med komplekse motordrevne luftfartøyer

## **Vedlegg I – Definisjoner**

### **I Omfang**

45. Vedlegg I inneholder definisjoner av begreper som er benyttet i vedlegg II-VIII til denne forordning.

### **II. Oversikt over reaksjoner**

46. Vedlegg I fikk 53 reaksjoner fra 18 kommentatorer (som representerte nasjonale luftfartsmyndigheter, bransjeorganisasjoner, produsenter, luftfartsselskap, en flyplassorganisasjon og en privatperson). Samlingen av definisjoner i vedlegg I ble i sin alminnelighet støttet, men ikke delingen mellom IR, AMC og GM. Det punkt som vakte flest kommentarer, var «største passasjerantall», der det enstemmig ble anmodet om å innarbeide formålet med EU-OPS/JAR-OPS 3-definisjonen. De øvrige kommentarene var fordelt over 30 begreper, med forslag til redaksjonelle rettelser, endringer for å forbedre klarheten eller bedre samsvar med reglene og samsvar med EU-OPS, JAR-OPS 3, CS-definisjonene og ICAO-vedlegg 6.

### **III. Oversikt over forskjeller**

#### ***Forskjeller fra EU-OPS / JAR-OPS 3***

47. De fleste definisjonene samsvarer med definisjonene i EU-OPS og JAR-OPS 3. For de begreper som er benyttet i mer enn én IR, er definisjonen plassert i vedlegg I. Det ble foretatt mindre redaksjonelle endringer for å angi på en tydelig måte hvor visse begreper gjaldt en type drift eller luftfartøyer, og for å sikre samsvar med de redaksjonelle retningslinjene. Det ble foretatt ytterligere endringer i følgende begreper:
- «3 % alternativ flyplass på ruten»: Denne definisjonen ble lagt fram i CRD i stedet for EU-OPS-begrepet «alternativ flyplass for drivstoff på ruten» – kravet til 3 % finnes i retningslinjene for drivstoff i AMC til CAT.OP.MPA.150,
  - «egnet flyplass»: EU-OPS-definisjonen fastsatte hva en slik flyplass skulle være, og inneholdt en ikke-uttømmende liste over nødvendige hjelpetjenester for en slik flyplass. Tilbakemeldingen fra berørte parter var at listen over nødvendige hjelpetjenester i EU-OPS-definisjonen var vanskelig å overholde for luftfartøyer som drev i henhold til del NCC og del NCO. Andre berørte parter ønsket imidlertid at hele EU-OPS-definisjonen ble innarbeidet for kommersiell lufttransport. For å løse dette forholdsmessighetsproblemet besluttet Byrået å innarbeide listen over nødvendige hjelpetjenester i den relevante IR i del CAT. Hele formålet med EU-OPS-definisjonen er derfor ivarettatt for kommersiell lufttransport,
  - «kategori I-drift»: Denne definisjonen omfatter GNSS/SBAS (satellittbasert forsterket globalt navigasjonssatellittsystem) for å klarlegge at drift ved hjelp av lokalisatorpresisjon med vertikal veiledning (LPV) med en

beslutningshøyde under 250 fot (og ikke under 200 fot) behandles som kategori I-drift,

- «GNSS-landingsystem (GLS)»: Dette begrepet skiftet navn til «GBAS-landingsystem (GLS)» og ble redigert for å samsvare med ICAO PANS ATM og PANS ABC,
- «heliport»: Byrået mener dette begrepet er dekket av «flyplass» (som definert i grunnforordningen) og «driftssted», og har ikke innarbeidet det i den nye forordningen,
- «virketid»: Definisjonen forblir uendret fra CRD og bringes i samsvar med ICAO-vedlegg 14,
- «største driftsmessige passasjerseantall (MOPSC)»: Denne definisjonen innføres i stedet for begrepet «største tillatte passasjerseantall» i EU-OPS / JAR-OPS 3. Tilbakemeldingen fra berørte parter antydte at MAPSC i EU-OPS behandles som en driftsgodkjenning, og at NPA- og CRD-definisjonene for største passasjerseantall ikke gjenspeiler dette. Byrået utarbeidet derfor definisjonen for det nye begrepet «MOPSC» med disse reaksjonene i bakhodet. MOPSC er åpenbart et punkt fastsatt for driftsformål og må angis i driftshåndboken. Definisjonen klarlegger også at MOPSC skal brukes som utgangspunkt for største passasjerseantall fastsatt under sertifiseringsprosessen,
- «standardkategori I»: Dette begrepet har skiftet navn til «kategori I-drift» og ble endret for å samsvare bedre med begrepet i EU-OPS/JAR-OPS 3 (den redaksjonelle endringen er at akronymene i EU-OPS-definisjonen er skrevet fullt ut i vedlegg I).

### **Forskjeller fra ICAO-vedlegg 6**

48. De fleste definisjonene er brakt i samsvar med ICAO, ettersom denne forordning innarbeider EU-OPS og JAR-OPS 3, men det foreligger noen forskjeller fra ICAO:

- «kategori II-, IIIA-, IIIB-innflyginger»: Dette begrepet samsvarer for øyeblikket med EU-OPS, men det regelverksforberedende oppdraget OPS.083 «Gjennomgåelse av SPA.LVO» vil vurdere samsvar med den nyeste endringen i ICAO-vedlegg 6,
- «kategori A/B-helikopter»: Etter reaksjoner på CRD er dette begrepet brakt i samsvar med definisjonene for «kategori A» og «kategori B» for rotorluftfartøy i CS-definisjonene, som anses å samsvare med formålet med JAR-OPS 3. Tilbakemeldingen fra berørte parter var at lettelsene for visse typer drift (særlig HEMS-drift) på den ene side måtte utvides, slik at helikoptre som ikke oppfyller de påkrevde sertifiseringsspesifikasjonene fullt ut, likevel kan være aktuelle for drift i ytelsesklasse 1 og 2. Andre berørte parter ønsket at lettelsene skulle trekkes tilbake. Byrået mener ikke at det foreligger sikkerhetsgrunner for å endre formålet med definisjonene,
- «alternativ flyplass på ruten (ERA)»: Definisjonen forblir i samsvar med EU-OPS og avviker fra ICAO ved at den er knyttet til «egnet flyplass» og kan være påkrevd i planleggingsfasen,



- «frontglassprojeksjon»: Denne definisjonen samsvarer for øyeblikket med EU-OPS, og det framtidige regelverksforberedende oppdraget OPS.084 «HUD/EVS» vil vurdere samsvar med den nyeste endringen i ICAO-vedlegg 6,
- «drift i ytelsesklasse 1/2/3» for helikoptre: CRD forklarte at definisjonene forble i samsvar med definisjonene i JAR-OPS 3, ettersom Byrået anser dem for å være mest hensiktsmessige. Det kom ingen reaksjoner på disse punktene til CRD, og det ble ikke foretatt ytterligere endringer. For ytelsesklasse 1 angir ICAO-definisjonen at det skal tas hensyn til ytelse med én motor ute av drift (OEI) før beslutningspunktet under avgang (TDP) ble nådd, eller etter at beslutningspunktet under landing (LDP) var passert. Den valgte definisjonen i vedlegg I angir ikke tydelig når det skal tas hensyn til ytelsen, men IR fastsetter at det skal skje på eller før TDP (CAT.POL.H.205) og på eller før LDP (CAT.POL.H.220). For ytelsesklasse 3 skiller den valgte definisjonen mellom fler- og enmotors helikoptre, i motsetning til ICAO-definisjonen,
- «rullebaneforhold»: Denne definisjonen samsvarer på samme måte med EU-OPS, og definisjonene vil bli gjennomgått for å bringes i samsvar med de nyeste endringene i ICAO-vedlegg 6 i det regelverksforberedende oppdraget OPS.005 «Første redaksjonelle gjennomgåelse av OPS-gjennomføringsreglene», som etter planen skal begynne i 2013. Dette vil gi mulighet for tilbakemelding fra berørte parter.

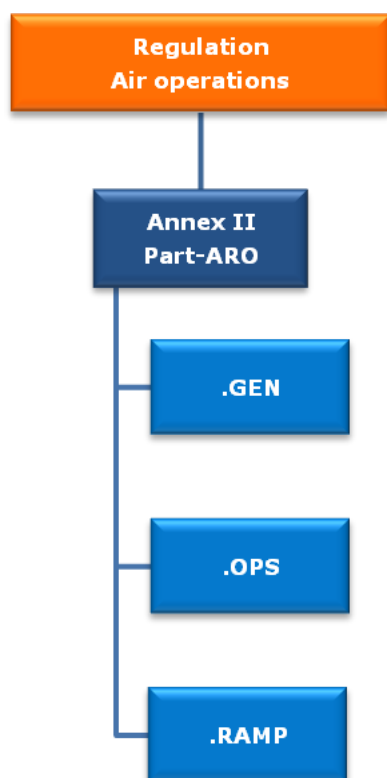
#### IV. Forklaringer

49. Ettersom det viktigste redaksjonelle prinsippet var å innarbeide EU-OPS og JAR-OPS 3, har dette resultert i noen forskjeller fra ICAO-vedlegg 6 (se ovenfor). For enkelte begreper er EU-OPS- og/eller JAR-OPS 3-definisjonen blitt delt i en hoveddefinisjon i vedlegg I, mens det andre materialet er plassert i GM og/eller IR eller AMC. Derfor er det utarbeidet GM for følgende: landingssystem med frontglassprojeksjon, ugjestmildt område, drift til sjøs, nattsynbilledsystem og V<sub>1</sub>, som inneholder materiale som er åpent for tolkning eller bare illustrerende og derfor ikke relevant for hoveddefinisjonen. Denne oppdelingen av EU-OPS/JAR-OPS 3-definisjonene bunnet også i forholdsmessighetshensyn for å sikre at definisjonen for enkelte sentrale begreper kunne komme til anvendelse på flere deler. Tilfellet «egnet flyplass» er beskrevet ovenfor.
50. Enkelte berørte parter ønsket at definisjonene i AMC til vedlegg I skulle plasseres i selve vedlegget. Byrået fastholder at AMC til vedlegg I egner seg for begreper som er benyttet i andre AMC eller GM, men ikke selve IR-ene, og vedtaket vil inneholde en AMC til vedlegg I. Etter endringer i regelstrukturen og plasseringen av myndighets- og organisasjonskravene i denne forordning ble visse definisjoner som tidligere var offentliggjort i CRD til del AR og OR, satt inn i vedlegg I til denne forordning: akseptable samsvarsmåter, alternative samsvarsmåter, felles rutenummer, avtale om leie uten besetning (dry lease), flygesimuleringsbasert opplæringsinnretning (FSTD), flyforbud, driftskontroll, hovedforetak, prioritering av inspeksjoner på bakken, inspeksjoner på bakken, korrigeringsintervall og avtale om leie med besetning (wet lease). Disse definisjonene ble gjennomgått av berørte parter under NPA- og CRD-fasene i del AR og OR.

51. Som svar på spesifikke reaksjoner på CRD OPS I ble det foretatt endringer i enkelte definisjoner:
- «Forebygging av isdannelse» og «avising» er klart identifisert som bakkeprosedyrer, og forebygging av isdannelse som relevant for fly.
  - «Siktforbedringssystem (EVS)» er redigert for å bringes i samsvar med endring 34 i ICAO-vedlegg 6. Dette kan anses utelukkende som en redaksjonell endring.
52. Til slutt ble definisjonen av «kommersiell lufttransport» overført til rammeforordningen, ettersom dette er avgjørende for å forstå omfanget av de forskjellige vedleggene til denne forordning.

**Vedlegg II – del ARO****I. Almennelige bestemmelser**

53. Del ARO som foreslås i denne uttalelse, består av tre underdeler:
- del ARO underdel GEN, alminnelige krav,
  - del ARO underdel OPS, særlige krav til drift av luftfartøyer,
  - del ARO underdel RAMP, krav til inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som tilhører operatører som er under sikkerhetstilsyn av en annen stat.

**Figur 3: Vedlegg II del ARO**

54. Forslaget til tekst i denne uttalelse gjenspeiler endringene i de opprinnelige forslagene fra Byrået (offentliggjort i NPA 2008-22b og 2009-02d) som følge av offentlig høring, og ytterligere endringer foretatt etter analyse og vurdering av reaksjonene på CRD. Del ARO underdel GEN er i grove trekk brakt i samsvar med del ARA underdel GEN (myndighetskrav til flygebesetning). Bestemmelsene for operatører som må avgi erklæring om sin virksomhet, er relevante bare for drift av luftfartøyer og er ikke inntatt i forslaget til forordning om flygebesetning (del ARA). Alle regelhenvisningene er endret for å gjenspeile navne reglene foreslått etter vedtaket om å endre regelstrukturen:

- a. De tidligere del AR-bestemmelsene er nå inntatt som «del ARO»-bestemmelser, («O» står for «operations» (drift), i motsetning til ARA, hvor «A» står for «aircrew» (flygebesetning).
- b. Det tidligere avsnitt I i AR.GEN er nå inkludert som en egen underdel «ARO.RAMP».
- c. Den tidligere underdel AR.OPS har skiftet navn til «ARO.OPS».

Unntatt for del ARO underdel RAMP er regelnumrene (de tre siste sifrene) uendret.

55. Nedenstående tabell viser regelhenvisningene i CRD og i denne uttalelse i samme rekkefølge som i uttalelsen:

Regelhenvisning i CRD	Overskrift i CRD	Regelhenvisning i uttalelsen	Overskrift i uttalelsen
<b>AR.GEN</b>	<b>Alminnelige krav</b>	<b>ARO.GEN</b>	<b>ARO underdel «Alminnelige krav»</b>
---	---	ARO.GEN.005	Virkeområde
AR.GEN.115	Tilsynsdokumentasjon	ARO.GEN.115	Tilsynsdokumentasjon
AR.GEN.120	Samsvarsmåter	ARO.GEN.120	Samsvarsmåter
AR.GEN.125	Opplysninger til Byrået	ARO.GEN.125	Opplysninger til Byrået
AR.GEN.135	Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem	ARO.GEN.135	Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem
AR.GEN.200	Styringssystem	ARO.GEN.200	Styringssystem
AR.GEN.205	Bruk av kvalifiserte enheter	ARO.GEN.205	Tildeling av oppgaver
AR.GEN.210	Endringer i styringssystemet	ARO.GEN.210	Endringer i styringssystemet
AR.GEN.220	Oppbevaring av opplysninger	ARO.GEN.220	Oppbevaring av opplysninger
AR.GEN.300	Løpende tilsyn	ARO.GEN.300	Tilsyn
AR.GEN.305	Tilsynsprogram	ARO.GEN.305	Tilsynsprogram
AR.GEN.310	Framgangsmåte for innledende sertifisering – Organisasjoner	ARO.GEN.310	Framgangsmåte for innledende sertifisering – Organisasjoner
AR.GEN.315	Framgangsmåte for utstedelse, fornying eller endring av beviser, rettigheter, sertifikater eller attester – Personer	ARO.GEN.315	Framgangsmåte for utstedelse, fornying eller endring av beviser, rettigheter, sertifikater eller attester – Personer
AR.GEN.330	Endringer – Organisasjoner	ARO.GEN.330	Endringer – Organisasjoner
AR.GEN.345	Erklæring – Organisasjoner	ARO.GEN.345	Erklæring – Organisasjoner
AR.GEN.350	Avvik og korrigerende tiltak – Organisasjoner	ARO.GEN.350	Avvik og korrigerende tiltak – Organisasjoner
AR.GEN.355	Tvangstiltak – Personer	ARO.GEN.355	Avvik og tvangstiltak – Personer
<b>AR.OPS</b>	<b>Drift av luftfartøyer</b>	<b>ARO.OPS</b>	<b>ARO underdel «Drift av luftfartøyer»</b>
AR.OPS.100	Utstedelse av godkjenningssertifikat for luftfartsselskap	ARO.OPS.100	Utstedelse av godkjenningssertifikat for luftfartsselskap
AR.OPS.105	Avtaler om felles rutenummer	ARO.OPS.105	Avtaler om felles rutenummer
AR.OPS.110	Leieavtaler	ARO.OPS.110	Leieavtaler

Regelhenvisning i CRD	Overskrift i CRD	Regelhenvisning i uttalelsen	Overskrift i uttalelsen
AR.OPS.200	Framgangsmåte for særlig godkjenning	ARO.OPS.200	Framgangsmåte for særlig godkjenning
AR.OPS.205	Godkjenning av minsteutstyrsliste	ARO.OPS.205	Godkjenning av minsteutstyrsliste
AR.OPS.210	Lokalt område	ARO.OPS.210	Fastsettelse av lokalt område
---	---	ARO.OPS.215	Godkjenning av helikopterdrift i ugjestmilde områder utenfor et tettbebyggt område
---	---	ARO.OPS.220	Godkjenning av helikopterdrift til eller fra et sted av interesse for offentligheten
---	---	ARO.OPS.225	Godkjenning av drift til avsidesliggende flyplasser
<b>AR.GEN</b>	<b>AR.GEN avsnitt IV</b>	<b>ARO.RAMP</b>	<b>ARO underdel «Inspeksjoner på bakken»</b>
AR.GEN.405	Virkeområde	ARO.RAMP.005	Virkeområde
AR.GEN.415	Alminnelige bestemmelser	ARO.RAMP.100	Alminnelige bestemmelser
AR.GEN.420	Prioriteringskriterier	ARO.RAMP.105	Prioriteringskriterier
AR.GEN.425	Innsamling av opplysninger	ARO.RAMP.110	Innsamling av opplysninger
AR.GEN.430	Krav til bakkeinspektører	ARO.RAMP.115	Krav til bakkeinspektører
---	---	ARO.RAMP.120	Godkjenning av opplæringsorganisasjoner
AR.GEN.435	Gjennomføring av inspeksjoner på bakken	ARO.RAMP.125	Gjennomføring av inspeksjoner på bakken
AR.GEN.440	Kategorisering av avvik	ARO.RAMP.130	Kategorisering av avvik
AR.GEN.445	Oppfølgingstiltak ved avvik	ARO.RAMP.135	Oppfølgingstiltak ved avvik
AR.GEN.450	Flyforbud for luftfartøyer	ARO.RAMP.140	Flyforbud for luftfartøyer
AR.GEN.455	Rapportering	ARO.RAMP.145	Rapportering
AR.GEN.460	Byråets samordningsoppgaver	ARO.RAMP.150	Byråets samordningsoppgaver
AR.GEN.465	Årsrapport	ARO.RAMP.155	Årsrapport
AR.GEN.470	Opplysninger til offentligheten	ARO.RAMP.160	Opplysninger til offentligheten
<b>Del AR</b>	<b>Tillegg</b>	<b>Del ARO</b>	<b>Tillegg</b>
Tillegg IV	Godkjenningssertifikat for luftfartsselskap	Tillegg I	Godkjenningssertifikat for luftfartsselskap
Tillegg V	Driftsspesifikasjoner	Tillegg II	Driftsspesifikasjoner
Tillegg VI	Liste over særlige godkjenninger	Tillegg III	Liste over særlige godkjenninger
Tillegg I	Standardrapportskjema	Tillegg IV	Standardrapportskjema
Tillegg II	Bevis for inspeksjon på bakken	Tillegg V	Bevis for inspeksjon på bakken
Tillegg III	Rapport for inspeksjon på bakken	Tillegg VI	Rapport for inspeksjon på bakken

**Tabell 1: Sammenligningstabell CRD / uttalelsen for del ARO****II. Høring**

56. NPA 2008-22 ble offentliggjort på EASAs nettsted (<http://www.easa.europa.eu>) 31. oktober 2008. NPA 2009-02 ble offentliggjort 30. januar 2009. Høringsfristen for disse NPA-ene ble etter anmodning fra berørte parter forlenget i samsvar med artikkel 6 nr. 6 i regelverksprosedyren<sup>7</sup> for å sikre overlapping med høringen for NPA-ene i forbindelse med den første utvidelsen<sup>8</sup>. Da høringsfristene utløp 28. mai 2009 (NPA 2008-22) og 31. juli 2009 (NPA 2009-02), hadde Byrået mottatt 9 405 kommentarer til del AR og OR fra over 400 kommentatorer, herunder nasjonale luftfartsmyndigheter, yrkesorganisasjoner, private selskaper og privatpersoner. For de to NPA-ene kom det til sammen 18 243.
57. Kommentarene ble gjennomgått i henhold den felles metoden for utvidelse av EUs myndighetsområder som var avtalt mellom Byrået og Europakommisjonen og godkjent av Byråets styre og EASA-komiteen.<sup>9</sup>
58. De endrede tekstene ble drøftet i detalj med revisjonsgruppene nedsatt i forbindelse med NPA 2008-22 og 2009-02. Revisjonsgruppene var sammensatt med utgangspunkt i sammensetningen av de opprinnelige redaksjonsgruppene nedsatt for regelverksforberedende oppdrag OPS.001 og FCL.001. De opprinnelige redaksjonsgruppene ble utvidet med en del representanter for berørte parter og en representant for Byråets standardiseringsavdeling, i tråd med reglene for deltakelse i regelverksgruppene. Del AR ble behandlet sammen med del OR for å sikre konsekvens og en effektiv prosess. Prosessen omfattet også tett samordning med revisjonsgruppene som var nedsatt for å behandle de tekniske kravene til drift av luftfartøyer (OPS) (NPA 2009-02b) og samråd med redaksjonsgruppene nedsatt i forbindelse med den andre utvidelsen (flyplasser, lufttrafikkstyring, flysikringstjenester).
59. CRD-ene for del AR og del OR med sammendrag av innkomne kommentarer og Byråets svar på disse, og den endrede teksten som ble resultatet av dette, ble lagt ut på Byråets nettsted 4. oktober 2010. CRD-ene inneholdt en liste over alle personer og/eller organisasjoner som hadde sendt inn kommentarer. Ved høringsfristens utløp 6. desember 2010 hadde Byrået mottatt 1 020 reaksjoner på del AR og del OR fra over 70 kommentatorer, herunder luftfartsmyndigheter fra Belgia, Frankrike, Finland, Irland, Italia, Nederland, Norge, Spania, Storbritannia Sveits, Sverige, Tyskland og Østerrike, yrkesorganisasjoner, ideelle organisasjoner, private selskaper og enkelte privatpersoner. US Federal Aviation Administration (FAA) gjennomgikk også CRD-ene og hadde ingen kommentarer.

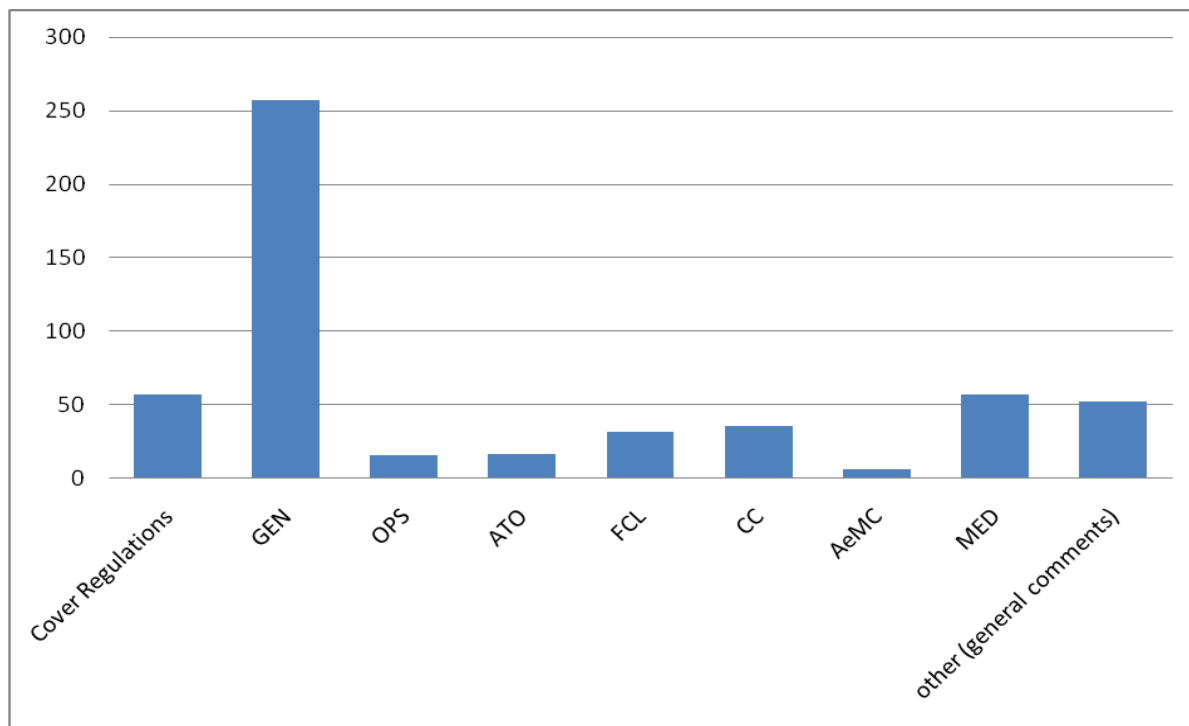
<sup>7</sup> Ved Byråets styrevedtak nr. 08-2007, om endring og erstatning av regelverksprosedyren, gjort på styremøte 03-2007 den 13. juni 2007 ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/g/management-board-decisions-and-minutes.php)).

<sup>8</sup> Nærmere bestemt NPA 2008-22, om myndighets- og organisasjonskrav, og NPA 2009-02, om gjennomføringsregler for EU-operatørers drift av luftfartøyer ([http://www.easa.eu.int/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.eu.int/ws_prod/r/r_archives.php)).

<sup>9</sup> [http://easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf](http://easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/Commission%20EASA%20joint%20position%20MB.%2015%2009%2009.pdf).

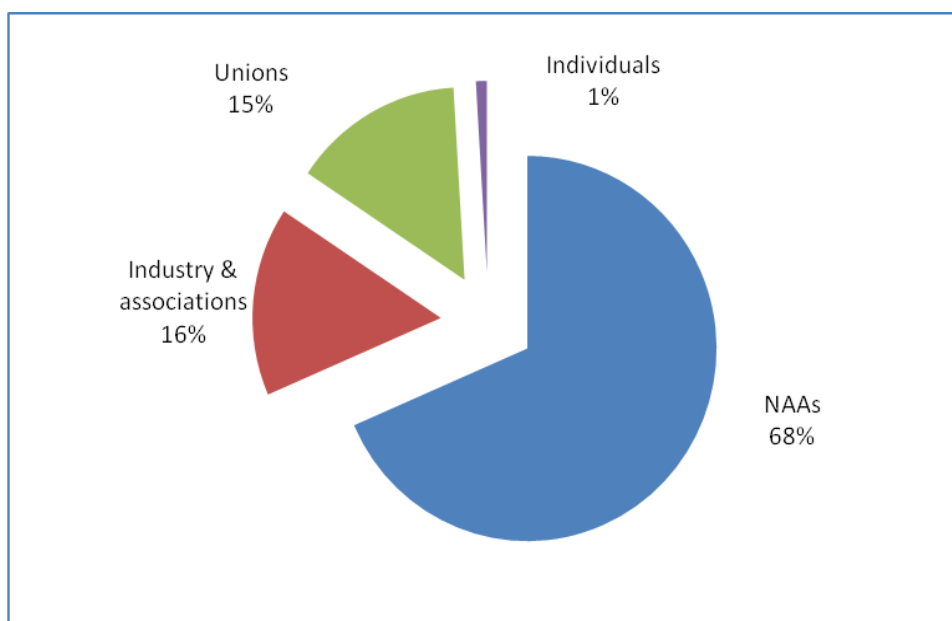
Av alle de mottatte reaksjonene gjelder 530 del AR og 490 del OR. Flest reaksjoner var det på underdel GEN. Rundt 20 % av de 1 020 reaksjonene var på AMC-ene og GM i forbindelse med del AR og del OR.

Nedenstående graf viser fordelingen av reaksjonene på del AR bare for de forskjellige underdelene.



**Figur 4: Reaksjoner på del AR – fordeling**

60. Nedenfor er reaksjonenes opprinnelse angitt. Dersom det tas hensyn til at reaksjoner fra bransjeorganisasjoner vanligvis sendes på vegne av de enkelte medlemmene, kan det antas at andelen bransjeorganisasjoner er underrepresentert i denne grafen. At de fleste reaksjonene kom fra nasjonale luftfartsmyndigheter er imidlertid ikke overraskende.



**Figur 5: Reaksjoner på del AR – opprinnelse**

### III. Omfang og virkeområde

61. Denne uttalelse legges fram bare for kommersiell lufttransport, men del ARO som foreslås i denne uttalelse, kommer til anvendelse på alle typer drift av luftfartøyer, herunder annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport og ikke-kommersiell drift av komplekse motordrevne luftfartøyer og ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer. Dette skal sikre at reglene for alle typer drift av luftfartøyer (kommersiell og ikke-kommersiell drift) er nøyaktige og konsekvente når godkjenningprosessen er over. Det understrekes at alle myndighetskrav som også skal gjelde for annen drift enn kommersiell lufttransport, forblir uavklart til uttalelsene som inneholder de relevante tekniske krav (f.eks. del NCC, del NCO, del SPO), er vedtatt.

Del ARO underdel GEN fastsetter felles krav til vedkommende myndigheter. Den består av tre avsnitt:

- avsnitt 1 Alminnelige bestemmelser
- avsnitt 2 Styring, og
- avsnitt 3 Tilsyn, sertifisering og tvangstiltak.

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



Grunnforordning	Myndighetskrav
Artikkel 2 nr. 2 bokstav d) Mål Artikkel 15 Informasjonsnett	Sikkerhetsprogram (artikkel 3 i rammeforordningen)
Artikkel 18 Byråets tiltak Artikkel 19 Uttalelser, sertifiseringer og veiledningsmateriale	Samsvarsmåter (ARO.GEN.120)
Artikkel 7 Flygere	Tilsynskapasitet (artikkel 4 i rammeforordningen) Tilsyn (ARO.GEN.300)
Artikkel 7 Flygere (ATO, AeMC, FSTD)	Tilsynsprogram (AOR.GEN.305)
Artikkel 8 Drift av luftfartøyer	Innledende sertifisering (ARO.GEN.310 og 315) Endringer – Organisasjoner (ARO.GEN.330)
Artikkel 8 nr. 4 Drift av luftfartøyer – Kabinbesetning	Avvik – Organisasjoner (ARO.GEN.350) Avvik og tvangstiltak – Personer (ARO.GEN.355)
Artikkel 10 Tilsyn og tvangstiltak	Tilsyn (ARO.GEN.300) Tilsynsprogram (ARO.GEN.305) Avvik (ARO.GEN.350) Tvangstiltak – Personer (ARO.GEN.355)
Artikkel 13 + vedlegg V – Kvalifiserte enheter	Tildeling av oppgaver (ARO.GEN.205)
Artikkel 15 Informasjonsnett	Opplysninger til Byrådet (ARO.GEN.125) Tilsynsprogram (ARO.GEN.305) Styringssystem (ARO.GEN.200)
Artikkel 14 Flexibilitetsbestemmelser Artikkel 15 Informasjonsnett Artikkel 22 nr. 1 Sertifisering av luftfartsselskaper	Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem (ARO.GEN.135)
Artikkel 24 Kontroll av reglens anvendelse	Styringssystem (ARO.GEN.200) Endringer i styringssystemet (ARO.GEN.210)
Artikkel 54 Inspeksjoner i medlemsstatene	Endringer i styringssystemet (ARO.GEN.210) Oppbevaring av opplysninger (ARO.GEN.220)

**Tabell 2: Artikler i grunnforordningen og tilsvarende AR**

63. I tråd med den helhetlige systemmetoden er utkastet til krav i underdel GEN utarbeidet for å sikre størst mulig konsekvens og forenlighet med relevante regler for flyplasser, lufttrafikkstyring/flysikringstjenester og luftdyktighet. I betraktning av at de foreslåtte gjennomføringsreglene er av generell karakter, tar de behørig hensyn til de kritiske elementene (CE) i et sikkerhetstilsynssystem som definert av ICAO<sup>10</sup>, særlig når det gjelder:
- CE-3: Statens sivile luftfartssystem og sikkerhetstilsynsfunksjoner
  - CE-4: Kvalifikasjoner og opplæring av teknisk personell
  - CE-5: Teknisk veiledning, verktøyer og levering av sikkerhetskritisk informasjon
  - CE-6: Lisensierings-, sertifiserings- og/eller godkjenningsplikter
  - CE-7: Overvåkingsplikter
  - CE-8: Håndtering av sikkerhetsproblemer.
64. ICAOs standarder for gjennomføring av et statlig sikkerhetsprogram (SSP) forutsetter at staten har etablert ordninger for å sikre effektiv overvåking av disse kritiske elementene<sup>11</sup>. Kravene foreslått med underdel GEN vil derfor støtte medlemsstatene i arbeidet med å gjennomføre SSP-er.
65. De foreslåtte reglene trekker også veksler på de relevante bestemmelsene i EU-OPS underdel C «Sertifisering av og tilsyn med operatører»<sup>12</sup> og bestemmelsene i JAA JIP. IR-ene og tilhørende AMC-er i del ARO underdel GEN er helt i samsvar med de relevante standarder om sikkerhetstilsyn i ICAO-vedlegg 6 del 1 tillegg 5 og del 3 tillegg 1.

ICAO-vedlegg 6 del 1 tillegg 5 ICAO-vedlegg 6 del 3 tillegg 1	EASA-regelverket og tilhørende AMC-er/GM
1. Primær luftfartslovgivning	Grunnforordningen ORO.GEN.140
2. Særlige forordninger som regulerer virksomheten	Forordning (EF) nr. 216/2008 Grunnleggende krav Forordning (EF) nr. 2042/2003 <sup>13</sup>

<sup>10</sup> Se ICAO-dokument 9735 *Safety Oversight Audit Manual*, 2. utgave – 2006, vedlegg C – ettersom staten vurderer den faktiske gjennomføringen av de kritiske elementene i et sikkerhetstilsynssystem, defineres dens evne til å sikre sikkerhetstilsyn som et ledd i ICAOs universelle inspeksjonsprogram for sikkerhetstilsyn.

<sup>11</sup> Se ICAO-vedlegg 1 tillegg C og ICAO-vedlegg 6 tillegg J «Framework for the State Safety programme» § 3.1.

<sup>12</sup> CRD-ene om del AR og del OR inneholder sammenligningstabeller for EU-OPS og JAR-OPS 3, jf. <http://easa.europa.eu/rulemaking/docs/crd/part-ar/CRD%20c.4%20-%20Rule%20comparison%20EU-OPS+JAR-OPS3.pdf>.

<sup>13</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver. *EUT L 315 av 28.11.2003, s. 1.*

ICAO-vedlegg 6 del 1 tillegg 5 ICAO-vedlegg 6 del 3 tillegg 1	EASA-regelverket og tilhørende AMC-er/GM
	Del ARO underdel OPS
3. Den sivile luftfartsmyndighets struktur og sikkerhetstilsynsfunksjoner	ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 2 tilstrekkelig antall ansatte Artikkel 4 i rammeforordningen
4. Teknisk veiledning	ARO.GEN.115 ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 1
5. Kvalifisert teknisk personell	ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 2 GM1 og 2-ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 2
6. Lisensierings- og sertifiseringsplikter	ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 1 – AMC1- ARO.GEN.305 bokstav b) – OPS ARO.GEN.310 – AMC1-ARO.GEN.310 bokstav a) – OPS
7. Forpliktelser med hensyn til løpende tilsyn	ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 1 ARO.GEN.300 ARO.GEN.305; AMC1-ARO.GEN.305 bokstav b)
8. Håndtering av sikkerhetsproblemer	ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 1 og ARO.GEN.350 ARO.GEN.350

**Tabell 3: Sammenligning mellom relevante ICAO-standarder for tilsyn og del ARO / del ORO**

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

### **ARO.GEN avsnitt 1 – Almennlige bestemmelser**

68. Avsnitt 1 supplerer de kravene til medlemsstatene som er definert i rammeforordningen (artikkel 4 – Tilsynskapasitet) med alminnelige krav som kommer til anvendelse på vedkommende myndigheter. Den tar først og fremst sikte på å lette samarbeidet og informasjonsutvekslingen mellom myndigheter og Byrået og mellom myndigheter. Disse bestemmelsene er utledet av

høynivåkravene fastsatt i grunnforordningen (særlig artikkel 5 nr. 5, 7 nr. 6, 8 nr. 5, 10, 15, 22 nr. 1 og 24). Avsnitt 1 inneholder også forpliktelser med hensyn til tilsynsdokumentasjon som supplerer de relevante bestemmelsene om tilsynskapasitet i rammeforordningen med henvisning til ICAOs kritiske element «Technical guidance, tools and the provision of safety-critical information».

69. Avsnitt 1 krever videre at vedkommende myndigheter legger fram informasjon av sikkerhetsmessig betydning for Byrået (ARO.GEN.125 bokstav b)). Selv om direktiv 2003/42/EF<sup>14</sup> definerte begrepet obligatorisk rapportering i tilfelle av alvorlige hendelser, mente man at de tilhørende gjennomføringstiltakene<sup>15</sup> ikke fastsetter eksplisitte krav om å gi Byrået all tilgjengelig sikkerhetsinformasjon i et egnet format. Byrået bør vanligvis underrettes om problemer som gjelder konstruksjon, driftsegnethetsdata (OSD) og driftssikkerhet som angitt i EASP eller områder spesifikt identifisert av Byrået som et sikkerhetsproblem. AR.GEN.125 bokstav b) vil bli supplert med AMC-materiale som vil bli produsert i forbindelse med arbeidet som pågår innenfor rammen av Byråets interne system for rapportering av hendelser (IORS). Dette vil i sin tur gi Byrået et viktig redskap til å utarbeide den årlige sikkerhetsrapporten som lovgiver krever<sup>16</sup>.
70. Avsnitt 1 inneholder krav om behandling av alternative samsvarsmåter til de akseptable samsvarsmåtene utstedt av Byrået. Begrepet «akseptable samsvarsmåter (AMC)» slik det brukes i artikkel 18 og 19 i grunnforordningen, benyttes primært for å kvalifisere teknisk/prosedyremessig materiale som medlemsstatene og bransjen skal bruke ved gjennomføring av grunnforordningen og dens IR-er. I så måte er en AMC en illustrasjon av en måte å overholde reglene på. Ettersom det tilhørende materialet utstedt av Byrået ikke har lovs kraft, kan det ikke pålegge regulerte personer plikter, og det kan bestemme seg for å godtgjøre samsvar med gjeldende krav ved hjelp av andre metoder. Imidlertid var det lovgivers intensjon at dette materialet skulle gi søkerne rettssikkerhet og bidra til ensartet gjennomføring, og lovgiver ga det derfor en formodning om samsvar med regelverket. En AMC forplikter vedkommende myndigheter slik at regulerte personer som overholder dem, må anses for å overholde loven. Imidlertid innrømmes fleksibilitet, slik at berørte parter kan foreslå alternative samsvarsmåter for sin vedkommende myndighet, og forutsatt at de kan godtgjøre at et tilsvarende sikkerhetsnivå kan garanteres, kan disse alternative samsvarsmåtene godkjennes og gjennomføres.
71. Forslaget som fremmes med CRD, tok sikte på å sikre ensartet behandling av slike alternativer av vedkommende myndigheter og sikre full åpenhet, noe som mangler med dagens system. Rettsgrunnlaget for ordningen med alternative samsvarsmåter og pliktene for vedkommende myndigheter er blant annet å finne i artikkel 5 nr. 5, 7 nr. 6 og 8 nr. 5 i grunnforordningen, som fastsetter at det skal vedtas IR-er for hvordan sertifikater og godkjenninger skal utstedes,

<sup>14</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF av 13. juni 2003 om rapportering av hendelser innen sivil luftfart (*EUT L 167 av 4.7.2003, s. 23*).

<sup>15</sup> Artikkel 2 i kommisjonsforordning (EF) nr. 1321/2007 av 12. november 2007 om fastsettelse av gjennomføringsregler for registrering i et sentralt datalager av opplysninger om hendelser i sivil luftfart som utveksles i samsvar med europaparlaments- og rådsdirektiv 2003/42/EF (EØS-relevant tekst) (*EUT L 294 av 13.11.2007, s. 3*).

<sup>16</sup> Artikkel 15 nr. 4 i grunnforordningen.

oppretholdes og endres. Ettersom alternative samsvarsmåter hovedsakelig er en metode søkere bruker til å godtgjøre samsvar med IR-ene, mente Byrået det var nødvendig å fastsette en framgangsmåte for hvordan både søkere og myndigheter skal forholde seg til disse alternative samsvarsmåtene. Når det gjelder Byråets rolle og forpliktelser, ligger rettsgrunnlaget i de fullmakter Byrået har fått til å kontrollere vedkommende myndigheters gjennomføring av reglene og standardisere deres ytelse (se artikkel 10 og 24 i grunnforordningen).

72. For å sikre standardisering og harmonisering er det fastsatt en forpliktelse for vedkommende myndighet til å underrette Byrået om hver enkelt alternative samsvarsmåte som den benytter eller har godkjent, og til å gjøre tilgjengelig for alle organisasjoner og personer den fører tilsyn med, de alternative samsvarsmåter vedkommende myndighet selv benytter for å sikre samsvar med gjeldende regler. Dermed er vedkommende myndigheter pålagt en ny oppgave, som imidlertid kan gjennomføres på grunnlag av eksisterende ordninger og framgangsmåter. Derfor antas den ytterligere belastningen bare å bli begrenset.
73. Kommentarene til NPA og reaksjonene på CRD gjorde det klart at et flertall av de berørte parter ønsker at Byrået systematisk skal forhåndskontrollere alle alternative samsvarsmåter før vedkommende myndighet godkjenner og/eller gjennomfører dem. Det sentrale argumentet er å opprettholde like konkurransevilkår og eliminere den usikkerhet som lå i at alternative samsvarsmåter godkjent av vedkommende myndighet uten at Byrået var involvert, eventuelt kan bli anfektet på et senere tidspunkt, f.eks. under en standardiseringsinspeksjon. Grunnforordningen gir ikke noe mandat for en slik forutgående godkjenning fra Byrået, ettersom gjennomføringen av reglene overlates til medlemsstatene. Følgelig er det ikke mulig å håndtere disse problemene med dagens rettslige system. Men for å ta hensyn til de berørte partenes bekymringer foreslås en mellomløsning ved eksplisitt å kreve at vedkommende myndighet skal opprette et system for konsekvent evaluering av og kontroll med alle alternative samsvarsmåter som den selv eller organisasjoner under dens tilsyn benytter. I denne sammenheng er det viktig å merke seg at bruken av samsvarsmåter godkjent av en vedkommende myndighet er begrenset til organisasjoner som samme myndighet fører tilsyn med. Dette betyr at andre organisasjoner som ønsker å bruke samme alternative samsvarsmåte, må få dem behandlet på nytt hos sin vedkommende myndighet.
74. I lys av de reaksjoner som er kommet inn på CRD-dokumentet, har Byrået endelig forenklet definisjonene ved å utelate begrepet «ytterligere samsvarsmåter» og utvide definisjonen av «alternative samsvarsmåter» til å dekke både samsvarsmåter som innebærer et alternativ til en eksisterende AMC, og nye metoder for å godtgjøre samsvar med grunnforordningen og dens IR-er for forhold som ikke er omfattet av noen tilhørende AMC vedtatt av Byrået.

## **ARO.GEN avsnitt 2 – Styring**

75. Avsnitt 2 forutsetter at vedkommende myndigheter skal opprette og opprettholde et styringssystem med sikte på å overholde sine forpliktelser og ivareta sitt ansvar i henhold til del ARO. De viktigste elementene i et slikt styringssystem er parallelle med de typiske styringssystemkravene som gjelder for organisasjoner:

- dokumenterte retningslinjer og prosedyrer,
  - kvalifisert personell i tilstrekkelig antall, herunder plikt til å planlegge tilgjengeligheten av personell,
  - utnevning av personer til å lede ulike virksomhetsområder,
  - tilfredsstillende anlegg og lokaler,
  - en funksjon for å kontrollere styringssystemets samsvar, herunder utnevning av en person eller en gruppe personer med ansvar for samsvarskontrollfunksjonen,
  - behovet for å sikre at sertifiserings- og tilsynsoppgaver som utføres på vegne av vedkommende myndighet, er i samsvar med gjeldende krav,
  - et system for å identifisere endringer som berører styringssystemet, og for å iverksette tiltak for å sikre at det til enhver tid er effektivt, og
  - et system for oppbevaring av opplysninger for å sikre sporbarhet for alle oppgaver som er utført.
76. Disse styringssystemkravene er supplert med et spesifikt krav om prosedyrer for effektiv informasjonsutveksling med og bistand til andre myndigheter, som utdyper kravene i artikkel 15 nr. 1 i grunnforordningen. Det felles settet med krav til vedkommende myndigheters styringssystemer som foreslås i avsnitt 2, er direkte forbundet med ICAO-systemets kritiske elementer i et sikkerhetstilsynssystem CE-4 «Technical personnel qualification and training» og CE-5 «Technical guidance, tools and the provision of safety critical information». Disse kravene understøtter gjennomføringen av statlige sikkerhetsprogrammer (SSP) og skal bidra til å skape et effektivt tilsynssystem som gjør det lettere for regulerte organisasjoner å gjennomføre styringssystemer i tråd med del ORO.
77. Med sikte på å fremme standardiseringsprosessen og legge til rette for at tilsynet skal bli løpende<sup>17</sup>, krever avsnitt 2 også at vedkommende myndigheter gir Byrådet relevant dokumentasjon på sitt styringssystem og endringer i dette.
78. Når det gjelder ARO.GEN.205, var en del medlemsstater uenige i at del ARO skulle inneholde konkrete bestemmelser, med den begrunnelse at dette var tilstrekkelig dekket av grunnforordningens artikkel 13 og vedlegg V. Byrådet mener på sin side at grunnforordningen ikke fastsetter hvordan klart angitte forpliktelser skal sikres, og opprettholder derfor bestemmelsene, vel å merke i en endret form, slik at regelen nå fastsetter at vedkommende myndighet skal tildele fysiske og juridiske personer sertifiserings- og tilsynsoppgaver, og legger vekt på kriteriene som skal oppfylles. Slike spesifikke regler tar sikte på å sikre at enhver sertifiserings- eller tilsynsoppgave som utføres på vegne av vedkommende myndighet, oppfyller gjeldende krav, tilsvarende det som kreves av organisasjoner når de setter ut virksomhet som er innenfor gyldighetsområdet for deres godkjenning. Denne nye

---

<sup>17</sup> Metoden for kontinuerlig overvåking (CMA) vil innebære at det opprettes et system for kontinuerlig overvåking av medlemsstatene etter en harmonisert, konsekvent metode. Overvåkingen av medlemsstatenes sikkerhetstilsynskapasitet vil være basert på følgende fire nøkkeltrinn: (1) innsamling og validering av sikkerhetsdata, 2) analyse og måling av nivået på sikkerhetstilsynskapasiteten, 3) identifisering av mangler og vurdering av tilknyttede risikoer, og 4) utarbeidelse og gjennomføring av strategier for risikoreduksjon.

gjennomføringsregelen er av direkte betydning for å sikre et høyt sikkerhetsnivå i sertifiserings- og tilsynsarbeidet som vedkommende myndighet utfører, i tillegg til ensartet gjennomføring av de relevante bestemmelser i grunnforordningen. Denne nye regelen har ikke betydning for medlemsstatenes fleksibilitet til å utnevne en eller flere enheter som vedkommende myndighet som definert i rammeforordningens artikkel 4.1. Den kommer til anvendelse i hver vedkommende myndighet utnevnt av en medlemsstat.

79. Selv om bestemmelsene i avsnitt 2 er avledet av eksisterende krav, f.eks. kravene i avsnitt B i forordning (EF) nr. 2042/2003 når det gjelder organisasjonsstrukturen hos vedkommende myndighet, kvalifikasjon og opplæring, prosedyrer, anlegg, oppbevaring av opplysninger og så videre, innebærer de at vedkommende myndigheter illegges noen nye oppgaver:
- a. overføring til Byrået av prosedyrer og endringer av prosedyrer, informasjon til Byrået om endringer som berører styringssystemet (ARO.GEN.200 bokstav d) og ARO.GEN.210 bokstav c)),
  - b. definisjon og gjennomføring av prosedyrer for deltakelse i gjensidig informasjonsutveksling og bistand til andre vedkommende myndigheter (ARO.GEN.200 bokstav c)), og
  - c. gjennomføring av et system for samsvarskontroll som omfatter interne prosesser for revisjon og sikkerhetsrisikostyring (ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 4, nr. 5), herunder gjennomføring av et system for innledende og løpende vurdering av fysiske og juridiske personer som utfører sertifiserings- eller tilsynsoppgaver på vegne av vedkommende myndighet (ARO.GEN.205).
80. Mens det for oppgavene under a) og b) må kunne antas at myndighetene kan ty til eksisterende ressurser og kommunikasjonskanaler, vedgås det at å gjennomføre oppgave c) vil kunne kreve ytterligere ressurser. Medlemsstatenes ansvar for å gi vedkommende myndigheter nødvendig tilsynskapasitet og nødvendige ressurser for å kunne utføre sine oppgaver i samsvar med gjeldende krav er klart fastsatt i artikkel 4 nr. 4 i rammeforordningen. Dette er det rettslige grunnlaget som skal sikre finansiering av alle tilleggsoppgaver. I denne sammenheng er det verdt å merke seg at et effektivt styringssystem, herunder effektiv samsvarskontroll og håndtering av sikkerhetsrisiko, skal være et viktig bidrag til å sikre kostnadseffektivitet i sertifiserings- og tilsynsprosessene og lette gjennomføringen av SSP-er.
81. Dessuten inneholder bestemmelsene i avsnitt 2 nå forpliktelser:
- a. for vedkommende myndigheter til å føre en liste over alle organisasjonssertifikater, kvalifikasjonssertifikater for FSTD og bevis, rettigheter, sertifikater og attester som er utstedt til personer (ARO.GEN.220 bokstav b)),
  - b. for vedkommende myndigheter til å føre register over evalueringen av alternative samsvarsmåter som er foreslått av organisasjoner underlagt sertifisering, og over vurderingen av alternative samsvarsmåter som brukes av vedkommende myndighet selv (ARO.GEN.220 bokstav a) nr. 11), og
  - c. til å gjennomføre et system for planlegging av tilgjengeligheten av personell (ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 2).
82. Selv om dagens regler ikke inneholder slike uttrykkelige krav, kan det antas at vedkommende myndigheter allerede, som et ledd i sin administrasjon av

sertifikater og godkjenninger og i sin forvaltning av personalet, har de systemer som trengs for å oppfylle disse nye kravene.

### **ARO.GEN avsnitt 3 – Tilsyn, sertifisering og tvangstiltak**

83. Dette avsnittet i del ARO underdel GEN inneholder de nødvendige elementer for interaksjonen mellom vedkommende myndighet og regulerte personer og organisasjoner. Det beskriver generelle tilsynsprinsipper, elementene i tilsynsprogrammet og spesifikke tiltak, funksjoner og ansvarsområder for vedkommende myndigheter med ansvar for prosessene i forbindelse med sertifisering, løpende tilsyn og tvangstiltak. Det er basert på etablerte prosedyrer i eksisterende forordninger. Reglene om tilsyn tar hensyn til de overordnede kravene i grunnforordningen om å sikre at tilsynet ikke er begrenset til organisasjoner og personer som er sertifisert av vedkommende myndighet.
84. De aktuelle bestemmelsene stammer fra JAA JIP til JAR-OPS og JAR-FCL samt eksisterende krav i avsnitt B i forordning (EF) nr. 1702/2003<sup>18</sup> og 2042/2003. De relevante artiklene i grunnforordningen er for OPS: artikkel 8 nr. 5, for FCL artikkel 7 nr. 6, for fellestilsyn artikkel 10, 11 og 15. På grunnlag av tilbakemeldingene fra berørte parter vil det komme mer spesifikke instruksjoner med hensyn til innledende sertifisering og tilsyn, som særlig omhandler prosesser, personalets kvalifikasjoner og antall, gyldigheten av bevis og rettigheter for flygeinstruktører osv., i AMC og GM.
85. Forslaget i NPA inneholdt elementer fra anbefalingene fra CoRA om å utstede ett enkelt organisasjonssertifikat til organisasjoner som innehar godkjenninger i henhold til mer enn én del. Analysen av kommentarene til NPA viste klart at det ikke var støtte for konseptet «ett enkelt sertifikat»: Bransjens bekymringer går ut på at ICAO ikke krever «rammeorganisasjonsgodkjenning» utover AOC. Dermed ville et slikt enkelt sertifikat innebære europeiske særregler som ikke anerkjennes internasjonalt. Vedkommende myndigheter kommenterte at vilkårene for utstedelse av et enkelt sertifikat og forbindelsen til det frittstående organisasjonssertifikatet og de områdespesifikke sertifikatene (AOC, ATO, AeMC) ikke var klart definert. De påsto videre at ordningen med ett enkelt organisasjonssertifikat ville føre til en betydelig merbelastning for myndighetene som ikke var berettiget av sikkerhets hensyn. Ettersom hovedmålene med konseptet med et enkelt organisasjonssertifikat kan oppnås uten å pålegge utstedelse av ett enkelt sertifikat, aksepterte Byrået å gå fra dette konseptet. For å sikre effektivt tilsyn er det langt mer relevant å rasjonalisere tilsynsprogrammet for organisasjoner som innehar godkjenninger i henhold til mer enn én del, enn å utstede et frittstående organisasjonssertifikat. Som beskrevet i AMC-ene til ARO.GEN.305 er det tillatt å gi organisasjoner sertifisert i henhold til mer enn én del godskriving for revisjonskrav.

---

<sup>18</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003 av 24. september 2003 om fastsettelse av gjennomføringsregler for luftdyktighets- og miljøsertifisering av luftfartøyer og tilhørende produkter, deler og utstyr, og for sertifisering av konstruksjons- og produksjonsorganisasjoner. EUT L 243 av 27.9.2003, s. 6.



86. NPA inneholdt også et forslag om fellestilsyn<sup>19</sup> for å skape et grunnlag for mest mulig effektivt tilsyn med virksomhet som ikke er geografisk begrenset til den medlemsstat der sertifikatet er utstedt. Hovedmålet med bestemmelsene om fellestilsyn er å få en europeisk dimensjon på tilsynet ved å oppmuntre til best mulig utnyttelse av tilsynsressursene lokalt, samtidig som det sikres at alle personer, organisasjoner og luftfartøyer er gjenstand for regelmessig tilsyn. Dette ville være i tråd med noen av de konkrete anbefalingene fra «Conference of Directors General of Civil Aviation on a Global Strategy for Safety Oversight» (som ble avholdt ved ICAOs hovedkontor i 1997), der flysikringsdirektørene vektla nødvendigheten av å samordne og harmonisere prinsipper og prosedyrer for sikkerhetstilsyn globalt og understreket fordelene ved å innta et regionalt fokus. Byråets forslag avfødte mange kommentarer. De fleste kom fra vedkommende myndigheter, som var bekymret for at tilsynsansvaret skal bli utvannet, og for de praktiske sidene ved samarbeidet mellom myndigheter, der forskjellige rettssystemer og språkbarrierer kan utgjøre potensielle hindringer. Bransjens bekymringer gjaldt hovedsakelig den tilleggsbelastning og mulige fordobling av tilsynet med organisasjoner som driver virksomhet i flere medlemsstater.
87. I tråd med anbefalingene fra revisjonsgruppen for AR/OR og etter et eget møte med representanter for Den rådgivende gruppe av nasjonale myndigheter (AGNA) ble det i de relevante bestemmelsene i ARO.GEN avsnitt 3 tatt hensyn til de viktigste problemene berørte parter tok opp. En risikobasert metode som primært vurderer sikkerhetsprioriteringene identifisert i den statlige sikkerhetsplanen nevnt i artikkel 3 i rammeforordningen, skal brukes for å fastsette omfanget av tilsynet med virksomhet som utføres i medlemsstatene av personer eller organisasjoner som ikke er sertifisert av vedkommende myndighet. Hovedansvaret til den vedkommende myndighet som har utstedt sertifikatet, forblir uendret. Forslaget er supplert med bestemmelser om samarbeid på frivillig grunnlag i form av avtaler mellom myndigheter slik at denne delen av tilsynet kan utføres av myndigheten der virksomheten drives og dermed bli mer synlig. Dette burde gi best mulig utnyttelse lokalt av vedkommende myndighets ressurser. IR-ene om avvik og tvangstiltak (ARO.GEN.350 og ARO.GEN.355) ble endret tilsvarende. ARO.GEN.350 ble videre endret for å være i tråd med ARA.CC når det gjelder forfalskning og bedrageri. En ny bokstav, ARO.GEN.300 bokstav f), er kommet til for å få med en bestemmelse om at vedkommende myndigheter skal samle inn og behandle alle opplysninger som anses som nyttige for tilsyn, og er basert på den bestemmelsen som tidligere var fastsatt i AR.GEN.425 bokstav a), ettersom innsamling av slike opplysninger ikke bare er relevant for inspeksjoner på bakken. Denne bestemmelsen vil understøtte fastsettelsen av sikkerhetsprioriteringer med sikte på å gjennomføre risikobasert tilsyn og kontinuerlig overvåking.
88. Selv om Byrådet endret sitt forslag om fellestilsyn på bakgrunn av de bekymringene medlemsstatene ga uttrykk for, insisterer det på betydningen av å utvide tilsynet til all virksomhet i en medlemsstat og av å styrke samarbeidet mellom vedkommende myndigheter i medlemsstatene for å takle de utfordringer

---

<sup>19</sup> Begrepet «collective oversight» (fellestilsyn) som brukes i den forklarende noten til NPA 2008-22, er nå erstattet med «cooperative oversight», som gir et bedre bilde av formålet med de aktuelle bestemmelsene.

som det felles marked utgjør, der et økende antall flygere og operatører kan utøve sine rettigheter i en annen EU-stat enn den som primært har tilsynsansvaret for dem. Derfor foreslår Byrået en revisjon av gjennomføringen av bestemmelsene om fellestilsyn og hvordan tilsynet skal virke i framtiden, ikke bare for å avdekke mulige hull i tilsynet så tidlig som mulig, men også for å fastslå behovet for mer spesifikke bestemmelser, med sikte på å øke tilsynskapasiteten på europeisk plan, både med hensyn til sikkerheten og til effektiv ressursutnyttelse.

89. Et annet viktig element som ble foreslått i denne NPA-en, er at tilsynet blir risiko- og ytelsesbasert, noe som også har sin opprinnelse i COra-initiativet. Etter en vurdering av kommentarene til NPA er det opprinnelige tilsynsintervallet på 24 måneder i gjennomføringsregelen flyttet til AMC til AR.GEN.305 for CRD for å sikre fleksibilitet. Denne flyttingen til AMC-nivå utløste reaksjoner fra berørte parter der de ga uttrykk for alvorlig bekymring for hvordan et rent risikobasert system skal kunne gjennomføres i den nåværende fase: De mente at et slikt system ikke burde vedtas før regulerte organisasjoner har oppnådd en tilstrekkelig grad av modenhet i sine sikkerhetsstyringssystemer og vedkommende myndigheter har fått innsyn i deres sikkerhetsresultater gjennom innsamling og analyse av relevante data. Enkelte berørte parter kommenterte videre at den fleksibilitet dette innebærer, ville kunne brukes til å begrunne ytterligere reduksjon i vedkommende myndigheters ressurser. På bakgrunn av disse bekymringene gikk Byrået med på å sette 24-månedersintervallet tilbake til gjennomføringsregelnivå og foreslår nå en rekke kriterier for å forlenge eller forkorte dette standardintervallet for tilsyn. Disse bestemmelsene gjelder organisasjoner sertifisert av vedkommende myndighet.
90. Bestemmelsene om «indirekte godkjenning» av visse typer organisatoriske endringer som ble foreslått i NPA, er revidert. Dette behandles nå i ARO.GEN.330 «Endringer – Organisasjoner», og endringer klassifiseres enten som endringer som krever forutgående godkjenning, eller som endringer som ikke krever forutgående godkjenning fra vedkommende myndighet. Videre er det lagt til bestemmelser for organisasjoner som ønsker å gjennomføre endringer uten forutgående godkjenning fra vedkommende myndighet: Organisasjonen skal ha en prosedyre som definerer omfanget av slike endringer og beskriver hvordan disse vil bli styrt, og prosedyren skal legges fram for vedkommende myndighet for godkjenning (jf. ARO.GEN.310 bokstav c)). De endrede bestemmelsene oppfyller fullt ut formålet med «indirekte godkjenning» eller endringer som «kan aksepteres av myndigheten».
91. De foreslåtte IR-ene om avvik og tvangstiltak er endret for å innta beskrivelsen av avvik som tidligere var gitt i del OR, og for å tilpasse dem til endringer i ARO.GEN.300 og ARO.GEN.305 om fellestilsyn. Dessuten ble alle henvisninger til sanksjoner strøket, ettersom disse er gjenstand for gjeldende nasjonale regler til gjennomføring av artikkel 68 i grunnforordningen. Endelig ble gjennomføringsperioden for korrigerende tiltak endret for å være i tråd med eksisterende krav i reglene om kontinuerlig luftdyktighet. Tittelen på ARO.GEN.355 ble endret for å bringes i bedre samsvar med tittelen på ARO.GEN.350.
92. Ettersom en stor del av de IR-ene som foreslås med avsnitt 3 i ARO.GEN, er basert på eksisterende krav, og i betraktning av medlemsstatenes forpliktelser i henhold til ICAO til å gjennomføre effektive tilsynssystemer som ledd i deres

statlige sikkerhetsprogram, er de oppgaver som faktisk er helt nye, eller som ikke skriver seg fra forpliktelsene i henhold til Chicago-konvensjonen eller JIP, begrenset til forpliktelsene til å

- a. underrette personer og organisasjoner som er gjenstand for en tilsynsavtale mellom vedkommende myndigheter (ARO.GEN.300 bokstav e)),
  - b. godkjenne organisasjonens prosedyre med hensyn til endringer som ikke krever forutgående godkjenning (ARO.GEN.310 bokstav c)),
  - c. underrette vedkommende myndighet som har utstedt sertifikatet, dersom det påvises manglende overholdelse av gjeldende krav av en organisasjon sertifisert av vedkommende myndighet i en annen medlemsstat eller Byrået samt gi opplysninger om avviksnivå (ARO.GEN.350 bokstav e)), og
  - d. underrette vedkommende myndighet som har utstedt beviset, sertifikatet, rettigheten eller attesten, dersom det påvises manglende overholdelse av gjeldende krav av en person sertifisert av vedkommende myndighet i en annen medlemsstat (ARO.GEN.355 bokstav e)).
93. Det forutsettes at myndighetene kan benytte eksisterende ressurser, tilsyns- og sertifiseringsprosesser og kommunikasjonskanaler til å utføre disse tilleggsgoppgavene.

#### **ARO.OPS – Drift av luftfartøyer**

94. Del ARO underdel OPS gjelder kommersielle operatører og ikke-kommersielle operatører. Den fastsetter søknadsprosessen for godkjenningssertifikat for luftfartsselskap, godkjenning av avtaler om leie og felles rutenummer, godkjenningssprosedyre for særlig drift, godkjenning av minsteutstyrlisten (MEL), fastsettelse av et lokalt område, godkjenning av helikopterdrift i ugjestmilde områder utenfor et tettbygd område, godkjenning av helikopterdrift til eller fra et sted av interesse for offentlighet og godkjenning av drift til en avsidesliggende flyplass.
95. ARO.OPS består av to avsnitt:
- ARO.OPS avsnitt 1: Sertifisering av kommersielle luftfartsselskaper
  - ARO.OPS avsnitt 2: Godkjenninger
96. Denne underdel er basert på JAAs relevante felles gjennomføringsprosedyrer (JIP) til JAR-OPS.
97. De viktigste sakene som ble tatt opp i forbindelse med CRD-dokumentet, var knyttet til godkjenning av avtaler om felles rutenummer (**ARO.OPS.105**) og leie (**ARO.OPS.110**). Det ble foretatt vesentlige endringer i enkelte bestemmelser i dette avsnitt, særlig i bestemmelsene om felles rutenummer og leie.
98. **ARO.OPS.020** «Oppbevaring av opplysninger – Register over operatørsertifikater og -erklæringer» ble slettet fordi oppbevaring av opplysninger for sertifiserings- og erklæringsprosessen er omfattet av ARO.GEN.220.
99. I **ARO.OPS.100** «Utstedelse av godkjenningssertifikat for luftfartsselskap» ble det ikke foretatt vesentlige endringer i teksten. Etter kommentarene å dømme var det visst uklart hva som menes med «og alminnelige vilkår». Ordlyden «og alminnelige vilkår» er allerede omfattet av ordlyden «de tilhørende driftsspesifikasjonene» og er derfor slettet.

100. **ARO.OPS.230** «Endringer» ble slettet fordi dette er tilstrekkelig omfattet av ARO.GEN.310 bokstav c) og d) og ARO.GEN.330.
101. **ARO.OPS.105** «Avtaler om felles rutenummer»: Kommentarene til felles rutenummer og leie minnet om kommentarene til den respektive bestemmelsen i ORO.AOC. En detaljert forklaring av endringene og begrunnelsene er gitt i den forklarende noten til del ORO, jf. underdel ORO.AOC.
102. Det ble foretatt noen redaksjonelle endringer, og bestemmelsen ble tilpasset ORO.AOC.115. Henvisningen til forordning (EF) nr. 2111/2005<sup>20</sup> (EUs sikkerhetsliste) og del TCO slettes for å tilpasses endringen i ORO.AOC.115. Endringen i ORO.AOC.115 forhindrer en EU-operatør i å selge eller utstede billetter til flyginger som drives av en operatør som er underlagt driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005.
103. **ARO.OPS.110** «Leieavtaler»: Teksten i bestemmelsen ble vesentlig endret. Bestemmelsen om innleie uten besetning vil bli revurdert i løpet av endringen av forordning (EF) nr. 2042/2003 (NPA 2010-10 «Del T»). Det ble videre innført særlige krav for utsettelse og tilbakekalling av godkjenningen av avtaler om innleie med besetning, herunder en henvisning til forordning (EF) nr. 2111/2005.
104. Når det gjelder utleie uten besetning, ble det tilføyd et avsnitt for å sikre at vedkommende myndighet som godkjenner avtaler, vil samordne med vedkommende myndighet som er ansvarlig for tilsyn med luftfartøyet i henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 eller for drift av luftfartøyet, dersom det ikke er samme myndighet, og at luftfartøyet leid uten besetning fjernes fra operatørens AOC i god tid.
105. Korttidsleie ved presserende, uforutsette driftsomstendigheter eller driftsbehov i et begrenset tidsrom er underlagt artikkel 14 nr. 4 i grunnforordningen. ACJ OPS1.165 inneholder veiledning for vedkommende myndighet og leier for korttidsleie. I en rekke kommentarer ble det foreslått å innta denne ACJ. Men etter å ha evaluert ACJ ble den vurdert som uegnet i den aktuelle rettslige rammen. Det er derfor besluttet at ACJ OPS1.165 skal behandles i et eget regelverksforberedende oppdrag.
106. AR.OPS.300 «Framgangsmåte for sertifisering», nå som **ARO.OPS.200** «Framgangsmåte for særlig godkjenning», ble endret i samsvar med en ny mal for en liste over særlige godkjenninger for ikke-kommersiell drift (jf. tillegg III – EASA-skjema 140).
107. AR.OPS.305, nå som **ARO.OPS.205** «Godkjenning av minsteutstyrliste»: Bestemmelsen ble redigert for å gjøre den klarere. Ordlyden «... og eventuelt gjennomføre en inspeksjon av organisasjonen» slettes fordi godkjenningen av MEL og tilhørende vedlikeholds- og driftsprosedyrer utelukkende er en dokumentasjonsprosess.

---

<sup>20</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over flyselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til flypassasjerer angående identiteten til transporterende flyselskap og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF.

108. En ny regel, **ARO.OPS.210** «Lokalt område», ble tilføyd. Begrepet «lokalt område» benyttes i enkelte bestemmelser for å gi visse lettelser, f.eks. med hensyn til virkeområde for kravene til opplæring av flygebesetning.
109. Radius av dette lokale området skal fastsettes av vedkommende myndighet, avhengig av lokale omstendigheter og driftsforhold. Det vil bli gitt mer veiledning i en GM for dette avsnitt.
110. **ARO.OPS.215** «Godkjenning av helikopterdrift i ugjestmilde områder utenfor et tettbebyggt område» innføres for å kreve at medlemsstaten utpeker de fjellområder og avsidesliggende områder der det kan godkjennes gjennomføring av drift uten tilstrekkelig mulighet til sikker nødlanding, og for å kreve at vedkommende myndighet gjennomgår risikovurderingen og tar hensyn til den tekniske og økonomiske begrunnelse for gjennomføring av slik drift før den godkjennes.
111. **ARO.OPS.220** «Godkjenning av helikopterdrift til eller fra et sted av interesse for offentligheten» og **ARO.OPS.225** «Godkjenning av drift til avsidesliggende flyplasser» innføres for å sikre at det foreligger en liste som godkjenningen gjelder for, ettersom vedkommende myndighet må vurdere de særlige prosedyrene for plassen/flyplassen før godkjenning innvilges. En godkjenning som ikke angir hvilke plasser eller flyplasser den gjelder for, ville ikke sikre at de særlige prosedyrene for plassen eller flyplassen er tilstrekkelig vurdert eller utarbeidet.

#### **ARO.OPS – AOC og driftsspesifikasjoner**

112. AOC-malen, nå som **vedlegg I til del ARO, EASA-skjema 138**, er basert på AOC-malen utarbeidet av ICAO.
113. Malen ble litt endret. Utløpsdatoen ble fjernet, ettersom AOC utstedes på ubegrenset tid. Henvisningen til kommersiell lufttransport og ikke-kommersiell lufttransport i driftsspesifikasjonsmalen ble flyttet til AOC-malen. Dette betyr at AOC vil angi om driften i henhold til AOC er kommersiell lufttransport.
114. Driftsspesifikasjonsmalen i **vedlegg II til del ARO, EASA-skjema 139** er også basert på malen utarbeidet av ICAO. Den er litt endret. Det skyldes dels at virkeområdet er bredere (alle kommersielle operatører i EU må inneha en AOC), dels at det kommet endringer i terminologi, særlige godkjenninger for eksempel opplæring av kabinbesetning (CC) og utstedelse av CC-attester og endringer etter mottatte kommentarer. Det ble tilføyd et avsnitt om registreringsmerker for luftfartøyer. I fotnote 6 er det tilføyd et punktum for å klarlegge at registreringsmerket også kan angis i merknadskolonnen for den tilhørende særlige godkjenningen dersom ikke alle særlige godkjenninger gjelder samme luftfartøymodell. I fotnote 20 ble det tilføyd et punktum for å sikre at luftfartøyer som brukes til ikke-kommersiell drift i samsvar med ORO.AOC.125, er angitt i driftsspesifikasjonene.
115. **Vedlegg III til del ARO** ble tilføyd for å dokumentere særlige godkjenninger utstedt til ikke-kommersielle operatører på en ensartet måte. Denne malen minner om driftsspesifikasjonsmalen for kommersiell drift. Den er identifisert med et EASA-skjemanummer (EASA-skjema 140).

**ARO.RAMP – Inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som tilhører operatører som er under sikkerhetstilsyn av en annen stat**

116. Underdel RAMP kommer til anvendelse på vedkommende myndigheter når de gjennomfører inspeksjoner på bakken av luftfartøyer benyttet av tredjestats- og EU-operatører som står under tilsyn av en annen medlemsstat. Den definerer den årlige kvoten for inspeksjoner av luftfartøyer som lander på medlemsstatens flyplasser, vilkår for Byråets gjennomføring av inspeksjoner på bakken, kriterier for prioritering av inspeksjoner på bakken, krav til bakkeinspektører, godkjenning av opplæringsorganisasjoner, gjennomføring av inspeksjoner på bakken, klassifisering av avvik og oppfølgingstiltak, flyforbud for luftfartøyer og Byråets samarbeidsoppgaver.
117. Denne underdel er basert på forordning (EF) nr. 216/2008, direktiv 2004/36/EF («SAFA-direktivet»)<sup>21</sup>, kommisjonsforordning (EF) nr. 351/2008<sup>22</sup>, kommisjonsforordning (EF) nr. 768/2006<sup>23</sup> og direktiv 2008/49/EF<sup>24</sup>.
118. De viktigste sakene som ble tatt opp i denne underdel, gjaldt virkeområde (ARO.RAMP.005), prioriteringskriterier (ARO.RAMP.105), gjennomføring av inspeksjoner på bakken (ARO.RAMP.125), kategorisering av avvik (ARO.RAMP.130), flyforbud for luftfartøyer (ARO.RAMP.140) og årlig minstekvote (ARO.RAMP.100 bokstav c) nr. 1 og tilhørende AMC).
119. **ARO.RAMP.005** «Virkeområde»: En rekke medlemsstater anvender metodene fastsatt i SAFA-direktivet når de gjennomfører inspeksjoner på bakken av luftfartøyer benyttet av operatører de fører tilsyn med: de såkalte «innenlandsoperatørene». Andre medlemsstater anga at de hadde en annen metode for tilsyn med innenlandsoperatører, eller at de bare delvis benyttet SAFA-metoden. Disse medlemsstatene mener at det verken er nødvendig eller forholdsmessig å anvende ARO.RAMP på innenlandsoperatører, og at det vil virke negativt inn på ressursene. De mener at inspeksjoner bør vektlegge «systemkontroller» i stedet for «produksjonskontroller», som anses for å være mindre effektive. Enkelte kommentarer anga at virkeområdet for denne underdel bør begrenses til bare SAFA.
120. SAFA-direktivet forutsetter at medlemsstater inspiserer tredjestaters luftfartøyer som mistenkes for å bryte internasjonale sikkerhetsstandarder. Det gir mulighet for stikkprøveinspeksjoner (dvs. inspeksjoner foretatt uten at det foreligger mistanke) og stadfester medlemsstatenes rett til å gjennomføre andre inspeksjoner på bakken (dvs. av luftfartøyer registrert i en medlemsstat).

<sup>21</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/36/EF av 21. april 2004 om sikkerheten til tredjestaters luftfartøyer som benytter lufthavner i Fellesskapet. *EUT L 143 av 30.4.2004, s. 76.*

<sup>22</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 351/2008 av 16. april 2008 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/36/EF når det gjelder prioritering av inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som benytter lufthavner i Fellesskapet. *EUT L 109 av 19.4.2008, s. 7.*

<sup>23</sup> Kommisjonsforordning (EF) nr. 768/2006 av 19. mai 2006 om gjennomføring av europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/36/EF når det gjelder innhenting og utveksling av opplysninger om sikkerheten til luftfartøyer som benytter lufthavner i Fellesskapet og styring av informasjonssystemet. *EUT L 134 av 20.5.2006, s. 16.*

<sup>24</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2008/49/EF av 16. april 2008 om endring av vedlegg II til europaparlaments- og rådsdirektiv 2004/36/EF med hensyn til prioritering av inspeksjoner på bakken av luftfartøyer som benytter lufthavner i Fellesskapet. *EUT L 109 av 19.4.2008, s. 17.*

Prinsippet om inspeksjoner på bakken av utenlandske luftfartøyer ble godkjent av den 36. generalforsamling i ICAO, og senere ble vedlegg 6 endret med krav til de kontraherende statene om å «fastsette et program med prosedyrer for å overvåke utenlandske operatørs drift på deres territorium og eventuelt treffe nødvendige tiltak for å ivareta sikkerheten». ICAOs Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (dok. 8335) inneholder veiledning i gjennomføring av inspeksjoner på bakken av utenlandske operatører og tilsvarer i stor utstrekning prosedyrene i EUs SAFA-program.

121. For øyeblikket gjennomføres litt over 50 % av inspeksjonene på bakken av luftfartøyer som drives av EU-operatører (selv om det tas hensyn til at det meste av trafikken holder seg innenfor EU, er inspeksjonsprosenten (inspeksjoner / antall landinger) langt høyere for operatører fra tredjestater). Inspeksjonene gjennomføres i henhold til ICAO-standardene for luftfartøyer fra EU og tredjestater. Selv om inspeksjoner av EU-operatører samlet sett gir færre avvik enn inspeksjoner av operatører fra andre deler av verden, avdekker de likevel alvorlige brudd fra en rekke EU-operatører. Etter en standardanalyse fra EASAs side oversendes disse opplysningene til de respektive NAA-er som sikrer tilsyn, og som i mange tilfeller har besluttet å gjennomføre ytterligere, mer inngående undersøkelser og inspeksjoner som i en rekke tilfeller har ført til at AOC-er er blitt begrenset, utsatt og tilbakekalt.
122. De opplysninger som samles inn gjennom inspeksjoner på bakken, som er et lokalt styrt program for produktprøvetaking, supplerer og passer fint inn med andre sentralstyrte programmer, f.eks. alminnelige tilsynsprogrammer eller EASAs standardiseringsprogram. Dersom det tas hensyn til initiativet for å endre tilsynsvirksomheten litt etter litt fra «planlagt» til «tilstandsbasert» ved å innføre en risikobasert metode, er det derfor svært viktig å ha tilgjengelig hjelpemidler til å måle og kontrollere risikoen. Inspeksjoner på bakken har vist seg å være et nyttig redskap for å samle inn sikkerhetsopplysninger og utlede risikoindikatorer. De bidrar derfor til et hensiktsmessig, risikobasert tilsyn.
123. Prinsippene om fellestilsyn er fastsatt på en tydelig måte i artikkel 10 i grunnforordningen, som angir at
- medlemsstatene og Byrået skal samarbeide om å sikre samsvar med EUs gjeldende sikkerhetsregler
  - medlemsstatene skal gjennomføre inspeksjoner på bakken i tillegg til sine nasjonale tilsynsoppgaver
  - det skal treffes tiltak som angir «vilkårene for gjennomføring av inspeksjoner på bakken, herunder systematiske inspeksjoner».
124. Dersom det tas hensyn til ovennevnte og at de fleste av ICAOs SARP-er er gjennomført i EU-lovgivningen, er det derfor åpenbart at inspeksjoner av luftfartøyer benyttet av EU-operatører bør fortsette, og at disse inspeksjonene bør foretas i henhold til EU-standarder. Byrået mener at når programmet for sikkerhetsvurdering av luftfartøyer i Fellesskapet (SACA) er tilstrekkelig gjennomført, kan det fungere som et hjelpemiddel for tilsyn av innenlandsoperatører. Byrået besluttet derfor ikke å endre virkeområdet for dette avsnitt.
125. **ARO.RAMP.100** «Alminnelige bestemmelser»: Bokstav a) ble tilpasset ARO.GEN.305 «Tilsynsprogram». Henvisningen til «prosedyre for stikkprøver» ble

derfor slettet. ARO.GEN.305 krever at vedkommende myndighet fastsetter et tilsynsprogram som skal bygge på tidligere tilsynsvirksomhet og en risikovurdering. Byrået mener derfor at formålet med den slettede delen av denne bokstav er tilstrekkelig omfattet av ARO.GEN.305.

126. Bokstav b) ble slettet fordi SANA er utelukket fra virkeområdet for denne underdel. En ny bokstav b) ble tilpasset bokstav a). Det årlige programmet vil være del av tilsynsprogrammet omhandlet i ARO.GEN.305.
127. **«Årlig minstekvote»:** Antallet SAFA-inspeksjoner gjennomført av medlemsstatene på årsbasis varierer betydelig, ikke bare i absolutte tall, men også når det tas hensyn til antallet utenlandske operatører (EU og tredjestater) som lander på deres territorium, og driftsvolumet.
128. Den umiddelbare virkning av denne «ubalansen» er begrenset datamateriale om de operatørene som ikke driver virksomhet i de mest aktive statene, noe som har betydning for relevansen i eventuelle etterfølgende analyser.
129. Prinsippet om en nasjonal minstekvote ble innført for å sikre likhet blant medlemsstatene og garantere sammenlignbart materiale fra hver av dem. Formelen for beregning av den nasjonale kvote tar hensyn til to komponenter: 1) mangfoldet i utenlandstrafikken (antall operatører) og 2) driftsvolumet (antall landinger). På bakgrunn av kommentarene mottatt under kommenteringsperioden ble formelen revidert for å legge en annen vekt på operatører som har et begrenset antall landinger (mindre enn 12) i en bestemt stat i løpet av et år. På bakgrunn av de mottatte kommentarene ble formelen dessuten revidert for å legge forskjellig vekt på inspeksjoner som vurderer risikofaktorer (f.eks. prioriterte personer, redusert utvalgsprosent) og kostnadsfaktorer (avsidesliggende steder, ubekvemme arbeidstider). Selv om det ikke ble uttrykt kvantitativt, bør anvendelsen av formelen ta hensyn til to faktorer: 1) oppnåelse av bredest mulig utvalgsgrunnlag og (2) unngåelse av gjentatte inspeksjoner av operatører der tidligere inspeksjoner ikke avdekket sikkerhetsproblemer. Formålet med minstekvoten er ikke å øke det samlede antallet inspeksjoner, men å sikre en bedre fordeling mellom medlemsstatene. Dersom formelen anvendes på trafikken i 2009 og 2010, ville faktisk den totale kvoten vært lavere enn det faktiske antallet inspeksjoner i disse to årene.
130. Datamaterialet fra inspeksjoner på bakken vil understøtte to nye prosesser: tillatelse for tredjestatsoperatører og fellestilsyn med EU-operatører. Det er derfor viktig at datamaterialet samles inn på en ensartet, konsekvent måte; det må gi tilstrekkelig påregnelig informasjon til å understøtte et risikobasert tilsyn med denne virksomheten.
131. Byrået vil med jevne mellomrom evaluere AMC-ene som inneholder formelen for beregning av den årlige kvoten. Teksten i bokstav d) er endret for å sikre at inspeksjoner på bakken gjennomført av Byrået gjennomføres i samarbeid med medlemsstatene. Det ble foretatt noen endringer i bokstav d) nr. 2 og 3 for å gjøre det klart når Byrået selv kunne gjennomføre en inspeksjon på bakken.
132. **ARO.RAMP.105 «Prioriteringskriterier»:** I en ny bokstav c) ble det tilføyd en henvisning til EUs sikkerhetsliste for å kunne begynne å utarbeide en prioriteringsliste etter et møte i flysikkerhetskomiteen i forbindelse med forordning (EF) nr. 2111/2005. Siste punktum i bokstav b) nr. 3 i) er overført til GM.



- ARO.RAMP.105 bokstav b) nr. 5 er endret for å sikre at luftfartøyer fra tredjestatsoperatører der tillatelsen utstedt av Byrået er begrenset eller gjenutstedt etter utsettelse eller tilbakekalling, vil bli gjort til gjenstand for prioriterte inspeksjoner. Bokstav c) er endret for å ta hensyn til kommentarene som angir at det bør fastsettes en framgangsmåte for å utarbeide en prioriteringsliste.
133. I **ARO.RAMP.115** «Krav til bakkeinspektører» er tittelen endret og «bakke-» tilføyd. I bokstav d) er det tilføyd et krav til Byrået om å fastholde det fastsatte opplæringspensum.
134. **AMC1-AR.GEN.430 bokstav c) nr. 2 og 3** i CRD-ene er oppgradert til **ARO.RAMP.120**. Direktiv 2008/49/EF regulerer blant annet evalueringen av tredjeparters opplæringsorganisasjoner som gir opplæring i inspeksjoner på bakken (dvs. organisasjoner som ikke hører under en vedkommende myndighet). Medlemsstater som benytter tjenestene til en slik organisasjon, plikter å evaluere den. Men medlemsstater kan be Byrået gjennomføre en teknisk vurdering av opplæringsorganisasjonen på deres vegne.
135. Medlemsstatenes og tredjeparters opplæringsorganisasjoner for inspeksjoner på bakken antydnet at dagens metode er ineffektiv og gir en uforholdsmessig administrativ og reguleringsmessig belastning. I og med det beskjedne antallet tredjepartsorganisasjoner vil evalueringsprosessen bli mer effektiv dersom den tekniske evalueringen sentraliseres på byrånivå, og det sikkerhetsmessige målet om å gi opplæring av høy kvalitet vil bli ivaretatt. Derfor har den europeiske SAFA-styringsgruppen (ESSG) og Europakommisjonen bedt Byrået oppgradere AMC1-AR.GEN.430 bokstav c) nr. 2 og 3 til IR, som gjennomført i denne uttalelse. Denne bestemmelse danner et rettslig grunnlag for den forutgående godkjenning av en opplæringsorganisasjon og nevner vilkår som organisasjonen må oppfylle før en slik godkjenning innvilges. Disse vilkårene er allerede angitt i veiledningsmateriale utarbeidet og offentliggjort av Byrået i henhold til direktiv 2008/49/EF og vil bli revurdert i et eget regelverksforberedende oppdrag som supplerer IR-en.
136. **ARO.RAMP.125** «Gjennomføring av inspeksjoner på bakken»: Bokstav a) om interessekonflikt ble overført til artikkel 4 i rammeforordningen (jf. 4 nr. 4), fordi Byrået mener den bør gjelde inspektører i alle områder omfattet av del ARO. Henvisningen til vedlegg III (nå som vedlegg VI til del ARO) ble slettet, ettersom dette skjema bare skal brukes av Byrået. Vedkommende myndighet skal bruke det endrede skjemaet i tillegg V (inspeksjonsbevis) som nå også omfatter avvikskategori.
137. I **ARO.RAMP.130** «Kategorisering av avvik»: Avvikene på nivå 1 og 2 ble endret til avvik i kategori 1, 2 og 3. Det ble stilt mange spørsmål om endringen av avvikene i kategori 1, 2 og 3 som fastsatt i SAFA-direktivet til avvik på nivå 1 og 2, som er avvikene fastsatt i ARO.GEN.350. Disse spørsmålene ble gjentatt i adhocgruppemøtet om «inspeksjoner på bakken» som ble holdt i Köln i juni 2010. De viktigste begrunnelsene fra vedkommende myndigheter for å beholde dagens klassifikasjonssystem er at klassifikasjonen av avvikene som fastsatt i SAFA-direktivet er mer hensiktsmessig for produktinspeksjoner, som er et «øyeblikksbilde» på et bestemt tidspunkt, og at denne klassifikasjonen derfor bedre tjener hensikten med inspeksjonene på bakken. Men den alminnelige

klassifikasjonen (nivå 1 og 2) kommer til anvendelse ved en system- eller prosessinspeksjon. Vedkommende myndigheter uttrykte også skepsis til å endre et veletablert klassifikasjonssystem som har vist seg å være mer enn tilfredsstillende.

138. Byrået mener at det i sammenheng med de nåværende SAFA-inspeksjonene er hensiktsmessig å anvende tre avvikskategorier. Men siden ARO.RAMP favner bredere enn SAFA-direktivet (det gjelder også for luftfartøyer benyttet av EU-operatører), må det i visse tilfeller opprettes en forbindelse mellom operatøren og luftfartøyet. Anvendelse av to forskjellige avviksklassifikasjonsordninger (nivå 1 og 2 for operatører og kategori 1, 2 og 3 for luftfartøyer) kan skape vanskeligheter for vedkommende myndigheter på den ene side og mulig forvirring for operatørene på den andre.
139. Ikke desto mindre er det forstått at SAFA-systemet, herunder avvikskategoriseringen, har viste seg å fungere. Byrået mener videre at altfor mange endringer i systemet på samme tid kan utgjøre en stor belastning både for vedkommende myndigheters og operatørenes ressurser. Byrået besluttet derfor å innføre den allerede eksisterende avvikskategoriseringen i denne underdel.
140. **ARO.RAMP.140** «Flyforbud for luftfartøyer»: Bokstav d) ble tilføyd for å gjøre det klart hvilke tiltak som må treffes for å heve flyforbudet dersom bruddet har betydning for luftdyktighetsbevisets gyldighet, idet det tas hensyn til de forskjellige myndighetene som er ansvarlige for løpende tilsyn med luftfartøyet. Bokstav d) nr. 4 er slettet fordi den framtidige del TCO ikke omfatter luftfartøyer som ikke er i henhold til ICAO (midlertidig luftdyktige luftfartøyer) for øyeblikket. Tillatelsen for slike luftfartøyer vil bli gjort til gjenstand for et eget regelverksforberedende oppdrag.
141. **ARO.RAMP.145** «Rapportering»: Bokstav a) ble tilpasset ARO.RAMP.120 bokstav a). I bokstav b) ble henvisningen til Byrået slettet fordi de omhandlede opplysningene må samles inn av vedkommende myndigheter. Bokstav c) ble tilpasset ARO.RAMP.110 bokstav b). Begrepet «*frivilling*» ble slettet fra bokstav d) for å beskytte alle som gir opplysninger, og derfor oppfordre til å gi sikkerhetsrelaterte opplysninger.
142. I **vedlegg IV til del ARO «Standardrapport skjema»** ble den nasjonale koordinatorens navn og underskrift slettet fordi opplysningene vil bli lagt inn i den sentrale databasen omhandlet i ARO.RAMP.150 bokstav b) nr. 2.
143. **Tillegg V «Bevis for inspeksjon på bakken»** og **tillegg VI «Rapport for inspeksjon på bakken»**: Malene ble litt endret for å sikre klarhet og samsvar med endringer i terminologi eller i de respektive delene i denne uttalelse. Hvert skjema fikk tildelt EASA-skjemanumre.

#### IV. Oversikt over forskjeller

144. Nedenstående tabell viser forskjellene mellom del ARO og EU-OPS / JAR-OPS 3. Relevante forskjeller mellom del ORO og EU-OPS / JAR-OPS 3 er angitt i den forklarende noten til del ORO.

**Forskjeller fra EU-OPS / JAR-OPS 3**

<b>Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3</b>	<b>Henvisning i EASA-EU</b>	<b>Beskrivelse av forskjell</b>	<b>Begrunnelse</b>
1./3.035 Kvalitetssystem bokstav c)	ARO.GEN.310	Kvalitetsansvarlig: I del ORO inngår prinsippet om «akseptabel for vedkommende myndighet» for oppnevnte stillingsinnehavere (nå kalt «oppnevnte personer») i godkjenningen av operatøren og administrasjonen av endringer i oppnevnte personer som beskrevet i AMC1-ARO.GEN.330 «Endringer – Organisasjoner»	Dette anses for å gi et tilsvarende kontrollnivå.
1.165 bokstav b) nr. 2 pkt. i) og bokstav c) nr. 1 pkt. i) Leie	–	Ingen krav om vilkår i leieavtalen som er del av denne godkjenningen	Henvisningen til «vilkår som er del av denne godkjenningen, må inkluderes i leieavtalen» anses for å være unødvendig, ettersom medlemsstatene ikke kan bake ytterligere sikkerhetsrelaterte vilkår inn i leieavtalen

**Forskjeller fra ICAO-vedlegg 6 for del ARO**

145. Følgende tabell inneholder en oversikt over standarder i ICAO-vedlegg 6 del I og del III avsnitt 1 og avsnitt 2 i sammenheng med denne uttalelse<sup>25</sup> som man enten vurderer ikke å innarbeide eller innarbeide på en måte som ikke er i samsvar med de tilsvarende standardene i ICAO-vedlegg 6.

<sup>25</sup> Særlig vurderes ikke ICAO-standardene om vedlikehold og operatørens vedlikeholdskontroll her.

Henvisning i vedlegg 6 del I/III	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell
Del I – 3.3.1 Del III – 1.3.1 Statene skal fastsette et statlig sikkerhetsprogram for å oppnå et akseptabelt sikkerhetsnivå i sivil luftfart	–	Dette er ikke spesifikt for drift av luftfartøyer. Det kan ikke innarbeides i forordningen om drift av luftfartøyer.
Del I – 1.3.1 Del III – 1.3.2 Det akseptable sikkerhetsnivå som må oppnås, skal fastsettes av staten.	–	

## V. Liste over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag

146. Nedenstående tabell inneholder en oversikt over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag som er relevante for del ARO. Når det gjelder underdel GEN, vektlegges hovedsakelig følgende punkter:

- a. Etter høring av OPS-revisjonsgruppene ble det foreslått å supplere AMC-materiale i del ARO avsnitt 2 og 3 med ytterligere bestemmelser for personell hos vedkommende myndighet som deltar i tilsyn med AOC-innehavere, og for innledende sertifisering av og tilsyn med AOC-innehavere ved å innarbeide relevante avsnitt fra JIP og ICAOs Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Dok. 8335).
- b. Bestemmelsene for myndigheter og organisasjoner som håndterer risikovurdering, sikkerhetsstyring og SSP, vil bli utdypet videre parallelt med gjennomføringen av EASP og etter offentliggjøring av ICAOs nye vedlegg 19 om sikkerhetsstyringsstandarder og anbefalte praksis.

Del, regelhenvisninger	Virkeområde	Henvisning til RMP
ARO.GEN.125 bokstav b)	Utarbeide AMC for å angi type informasjon som skal gis Byrået. Denne skal typisk omfatte alle konstruksjonsrelaterte sikkerhetsproblemer, problemer forbundet med driftsegnethetsdataene og problemer forbundet med særlige områder som Byrået vurderer som et sikkerhetsproblem.	MDM.095 a + b
ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 2	Inkludere ytterligere AMC og GM om kvalifikasjon og opplæring av inspektører for tilsyn med AOC-innehavere.	OPS.005 a, b

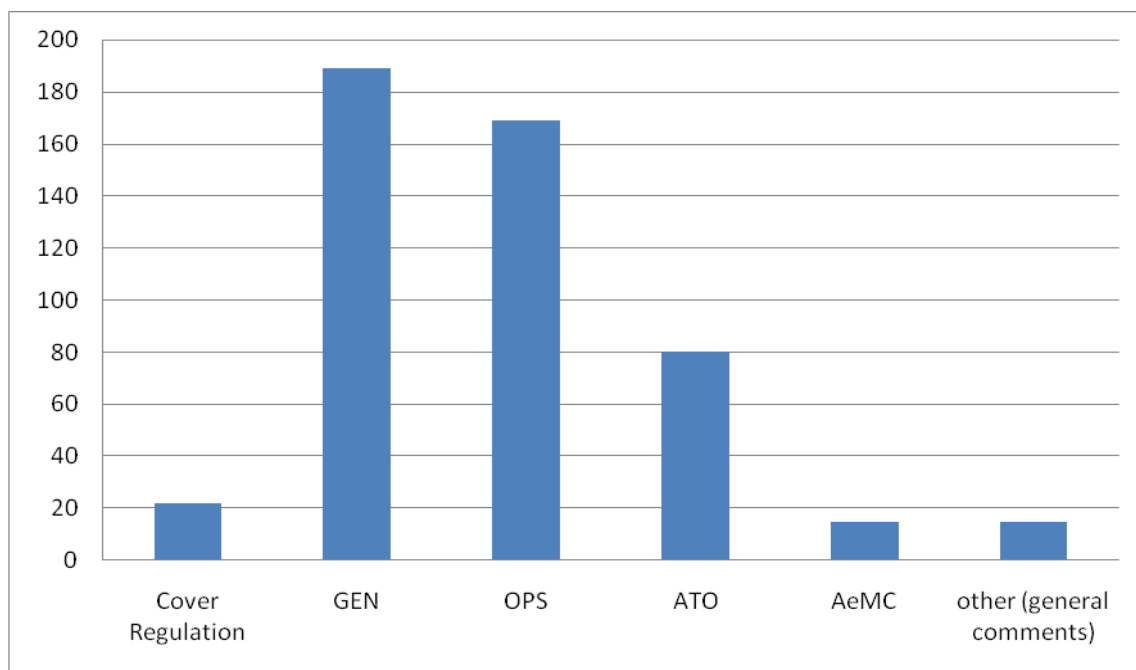
Del, regelhenvisninger	Virkeområde	Henvisning til RMP
ARO.GEN.200 bokstav a) nr. 4	Inkludere ytterligere veiledning i opprettelse av en prosess for sikkerhetsrisikostyring, herunder fastsettelse og bruk av sentrale risikoelementer, idet det tas hensyn til opprettelsen av det europeiske flysikkerhetsprogrammet og kravet til en sikkerhetsplan (artikkel 3 i rammeforordningen).	MDM.095 a + b
ARO.GEN.300 ARO.GEN.305 ARO.GEN.310	Inkludere ytterligere AMC og GM om samsvarsverifisering for AOC-innehavere ved innledende sertifisering og for løpende tilsyn med dem.	OPS.005 a, b
ARO.OPS	Behandle ACJ OPS.1.165 om veiledning for vedkommende myndighet og leier i korttidsleie i et eget regelverksforberedende oppdrag.	OPS.005 a, b
ARO.RAMP	Utarbeide et omfattende system for framgangsmåter som sikrer en harmonisert gjennomføring av inspeksjoner på bakken i samsvar med del ARO.RAMP ved å overføre eksisterende EASA SAFA GM om krav til bakkeinspektører, vilkår for opplæringsorganisasjoner og prosedyrer for inspeksjoner på bakken, og ved å supplere det med nødvendige deler på grunn av innføring av nye krav, særlig dem som angår inspeksjoner på bakken av operatører sertifisert i en EASA-stat.	OPS.087

**Vedlegg III – del ORO****I. Alminnelige bestemmelser**

147. Del ORO som foreslås i denne uttalelse, består av åtte underdeler, som er videre delt inn i avsnitt som inneholder alminnelige krav og særlige krav til drift av luftfartøyer:
148. Del ORO underdel GEN, alminnelige krav, supplert med:
- del ORO underdel AOC, særlige krav til sertifisering av luftfartsselskaper,
  - del ORO underdel DEC, særlige krav til operatører som må avgi erklæring om sin virksomhet,
  - del ORO underdel MLR, særlige krav til håndbøker, loggbøker og journaler,
  - del ORO underdel SEC, særlige krav til sikkerhet,
  - del ORO underdel FC, særlige krav til flygebesetning,
  - del ORO underdel CC, særlige krav til kabinbesetning, og
  - del ORO underdel TC, særlige krav til teknisk besetning ved HEMS-, HHO- eller NVIS-drift,
149. Del ORO underdel GEN som foreslås i denne uttalelse, består av to avsnitt:
- avsnitt 1 Alminnelige bestemmelser
  - avsnitt 2 Styringssystem.
150. Kravene i del ORO underdel GEN bygger på de viktigste COA-anbefalingene og ICAO-standardene forbundet med SMS. De supplerer myndighetskravene om vilkår for utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, utsettelse og tilbakekalling av sertifikater og godkjenninger.
151. Forslaget til tekst i denne uttalelse gjenspeiler endringene i det opprinnelige forslaget fra Byrådet (offentliggjort i NPA 2008-22c og 2009-02c) og ytterligere endringer foretatt etter analyse og vurdering av reaksjonene på CRD.

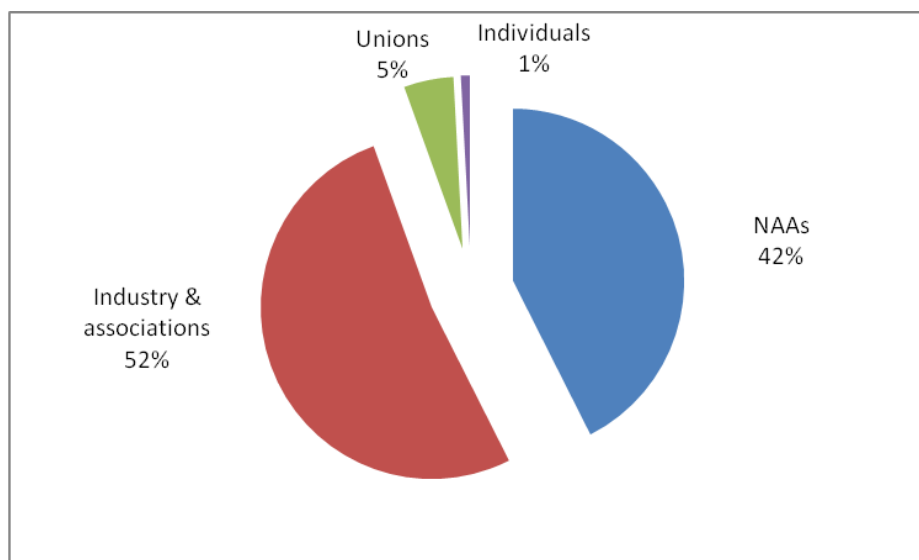
**II. Høring**

152. Den forklarende noten til del ARO inneholder generelle opplysninger om reaksjonene på CRD-ene til del AR og del OR. Nedenstående tabell viser fordelingen av de 490 reaksjonene på del OR (CRD 2008-22c og 2009-02c), hvorav 1/3 kom på AMC-ene og GM-ene og 2/3 på IR-ene.



**Figur 6: Reaksjoner på del OR – fordeling**

153. Nedenfor er reaksjonenes opprinnelse angitt. Dersom det tas hensyn til at reaksjoner fra bransjeorganisasjoner vanligvis sendes på vegne av de enkelte medlemmene, kan det antas at andelen bransjeorganisasjoner er underrepresentert i denne grafen.



**Figur 7: Reaksjoner på del OR – opprinnelse**

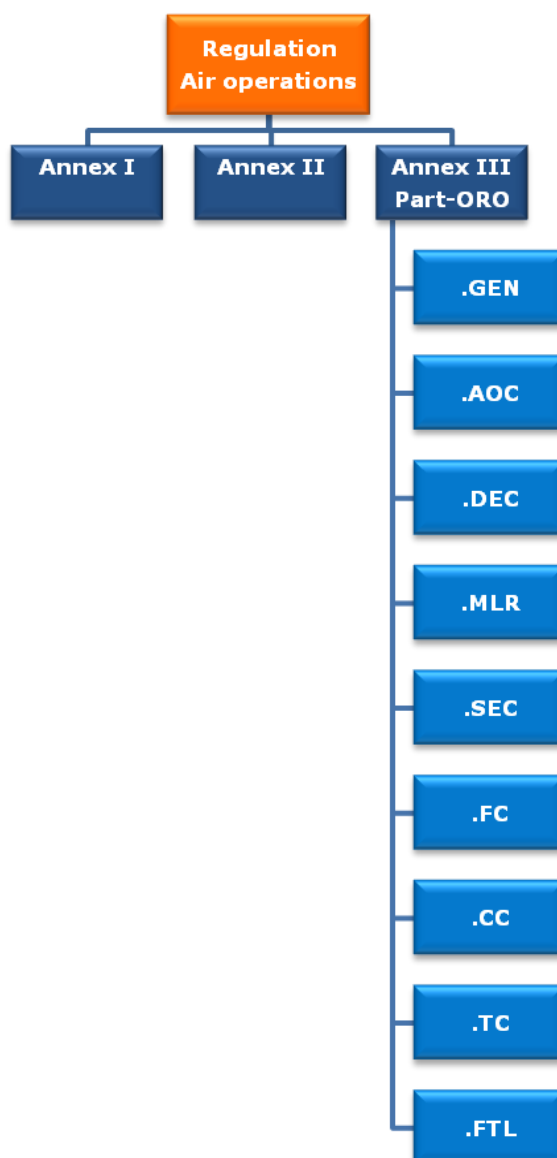
154. De viktigste sakene som ble tatt opp i reaksjonene på CRD-ene, behandles i de neste avsnittene.

### III. Omfang og virkeområde

155. Del ORO som foreslås i denne uttalelse, kommer til anvendelse på godkjenning av og/eller løpende tilsyn med luftfartsselskaper som gjennomfører ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer eller kommersiell drift. Den reviderte strukturen for forordningen om drift av luftfartøyer plasserer organisasjonskravene til drift av luftfartøyer (del ORO) som et eget vedlegg som inneholder alle regler som gjelder for ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer eller kommersiell drift. Dette skal sikre at reglene for alle typer drift av luftfartøyer (kommersiell lufttransport og ikke-kommersiell drift) er nøyaktige og konsekvente når godkjenningsprosessen er over. Understrukturen i del ORO er derfor ivaretatt, selv om dette til å begynne med ikke virker nødvendig dersom det bare tas hensyn til kommersiell lufttransport.
156. Det understrekes at alle organisasjonskrav i del ORO som også skal gjelde for annen drift enn kommersiell lufttransport, forblir uavklart til uttalelsene som inneholder de relevante tekniske krav (f.eks. del NCC, del NCO), er vedtatt.
157. Del ORO underdel GEN er tilpasset underdel GEN om organisasjonskrav for flygebesetning (del ORA), med to unntak:
- Bestemmelsene om erklæringer inngår bare i reglene om drift av luftfartøyer.
  - Begrepet «organisasjon» er erstattet med «operatør» i del ORO for å sikre samsvar med del CAT og del SPA.
158. Del ORO underdel GEN avsnitt 1 supplerer kravene i del ARO om utstedelse, opprettholdelse, endring, begrensning, utsettelse og tilbakekalling av sertifikater og godkjenninger. Del ORO underdel GEN avsnitt 2 fastsetter felles styringssystemkrav og omfatter samsvarskontroll og sikkerhetsstyring.
159. Del ORO underdel GEN omfatter nå videre bestemmelsene om operatørens ansvar som tidligere inngikk i del OR underdel OPS avsnitt GEN (OR.OPS.GEN). De øvrige avsnittene i den tidligere del OR underdel OPS inngår nå som egne underdel. I framtiden vil disse bli supplert med en ny underdel om flygetidsbegrensninger (underdel FTL).



Figur 8: Vedlegg III del ORO



160. Med et par unntak er nummereringen (de tre siste sifrene) i bestemmelsene i den tidligere del OR uendret. Nedenstående tabell viser regelhenvisningene i CRD og i denne uttalelse i samme rekkefølge som i uttalelsen:

Regelhenvisning i CRD	Overskrift i CRD	Regelhenvisning i uttalelsen	Overskrift i uttalelsen
<b>OR.GEN</b>	<b>Alminnelige krav</b>	<b>ORO.GEN</b>	<b>Underdel i del ORO Alminnelige krav</b>
---	---	ORO.GEN.100	Virkeområde
OR.GEN.105	Vedkommende myndighet	ORO.GEN.105	Vedkommende myndighet
---	---	ORO.GEN.110	Operatørens ansvar
OR.GEN.115	Søknad om godkjenningssertifikat for	ORO.GEN.115	Søknad om godkjenningssertifikat for operatør

Regelhenvisning i CRD	Overskrift i CRD	Regelhenvisning i uttalelsen	Overskrift i uttalelsen
	organisasjon		
OR.GEN.120	Samsvarsmåter	ORO.GEN.120	Samsvarsmåter
OR.GEN.125	Godkjenningvilkår og rettigheter for en organisasjon	ORO.GEN.125	Godkjenningvilkår og rettigheter for en operatør
OR.GEN.130	Endringer i organisasjoner underlagt sertifisering	ORO.GEN.130	Endringer
OR.GEN.135	Fortsatt gyldighet	ORO.GEN.135	Fortsatt gyldighet
OR.GEN.140	Adgang	ORO.GEN.140	Adgang
OR.GEN.145	Erklæring	---	(nå i egen underdel ORO.DEC)
OR.GEN.150	Avvik	ORO.GEN.150	Avvik
OR.GEN.155	Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem	ORO.GEN.155	Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem
OR.GEN.160	Hendelsesrapportering	ORO.GEN.160	Hendelsesrapportering
OR.GEN.200	Styringssystem	ORO.GEN.200	Styringssystem
OR.GEN.205	Kontrakter og innkjøp	ORO.GEN.205	Virksomhet satt ut på kontrakt
OR.GEN.210	Krav til personell	ORO.GEN.210	Krav til personell
OR.GEN.215	Krav til anlegg	ORO.GEN.215	Krav til anlegg
OR.GEN.220	Oppbevaring av opplysninger	ORO.GEN.220	Oppbevaring av opplysninger
<b>OR.OPS</b>	<b>Underdel OPS i del OR Drift av luftfartøyer</b>	---	<b>(alle avsnitt er inntatt som underdel)</b>
OR.OPS.GEN	Avsnitt: Alminnelige krav	---	---
OR.OPS.GEN.100	Virkeområde	---	(inntatt i ORO.GEN som 005)
OR.OPS.GEN.105	Operatørens ansvar	---	(inntatt i ORO.GEN som 110)
<b>OR.OPS.AOC</b>	<b>Avsnitt: Sertifisering av luftfartsselskaper</b>	<b>ORO.AOC</b>	<b>Underdel i del ORO Sertifisering av luftfartsselskaper</b>
OR.OPS.AOC.100	Søknad om godkjenningssertifikat for luftfartsselskap	ORO.AOC.100	Søknad om godkjenningssertifikat for luftfartsselskap
OR.OPS.AOC.105	Driftsspesifikasjoner og rettigheter for en AOC-innehaver	ORO.AOC.105	Driftsspesifikasjoner og rettigheter for en AOC-innehaver
OR.OPS.AOC.110	Leie	ORO.AOC.110	Leie
OR.OPS.AOC.115	Avtaler om felles rutenummer	ORO.AOC.115	Avtaler om felles rutenummer
OR.OPS.AOC.120	AOC-godkjenninger til å gi opplæring i henhold til del CC og utstede kabinbesetningsattester	ORO.AOC.120	AOC-godkjenninger til å gi opplæring i henhold til del CC og utstede kabinbesetningsattester
OR.OPS.AOC.125	Ikke-kommersiell drift av luftfartøyer underlagt et AOC	ORO.AOC.125	Ikke-kommersiell drift av luftfartøyer underlagt et AOC
OR.OPS.AOC.130	Overvåking av flygedata – Fly	ORO.AOC.130	Overvåking av flygedata – Fly
OR.OPS.AOC.135	Krav til personell	ORO.AOC.135	Krav til personell
OR.OPS.AOC.140	Krav til anlegg	ORO.AOC.140	Krav til anlegg
OR.OPS.AOC.150	Krav til dokumentasjon	ORO.AOC.150	Krav til dokumentasjon
<b>OR.OPS.DEC</b>	<b>Avsnitt: Erklæring fra luftfartsselskap</b>	<b>ORO.DEC</b>	<b>Underdel i del ORO Erklæring</b>
OR.OPS.DEC.100	Erklæring	ORO.DEC.100	Erklæring

Regelhenvisning i CRD	Overskrift i CRD	Regelhenvisning i uttalelsen	Overskrift i uttalelsen
OR.OPS.DEC.105	Innhold i erklæringen	---	---
<b>OR.OPS.MLR</b>	<b>Avsnitt: Håndbøker, loggbøker og journaler</b>	<b>ORO.MLR</b>	<b>Underdel i del ORO Håndbøker, loggbøker og journaler</b>
OR.OPS.MLR.100	Driftshåndbok – Alminnelige bestemmelser	ORO.MLR.100	Driftshåndbok – Alminnelige bestemmelser
OR.OPS.MLR.101	Driftshåndbok – Struktur for kommersiell drift og NC SPO med CMPA	ORO.MLR.101	Driftshåndbok – Struktur for kommersiell drift og NC SPO med CMPA
OR.OPS.MLR.105	Minsteutstyrliste (MEL)	ORO.MLR.105	Minsteutstyrliste (MEL)
OR.OPS.MLR.110	Reisedagbok	ORO.MLR.110	Reisedagbok
OR.OPS.MLR.115	Oppbevaring av opplysninger	ORO.MLR.115	Oppbevaring av opplysninger
<b>OR.OPS.SEC</b>	<b>Avsnitt: Sikkerhet</b>	<b>ORO.SEC</b>	<b>Underdel i del ORO Sikkerhet</b>
OR.OPS.SEC.100.A	Sikkerhet i førerkabinen	ORO.SEC.100.A	Sikkerhet i førerkabinen
OR.OPS.SEC.100.H	Sikkerhet i førerkabinen	ORO.SEC.100.H	Sikkerhet i førerkabinen
<b>OR.OPS.FC</b>	<b>Avsnitt: Flygebesetning</b>	<b>ORO.FC</b>	<b>Underdel i del ORO Flygebesetning</b>
OR.OPS.FC.005	Virkeområde	ORO.FC.005	Virkeområde
OR.OPS.FC.100	Flygebesetningens sammensetning	ORO.FC.100	Flygebesetningens sammensetning
OR.OPS.FC.105	Utnevnelse til fartøysjef	ORO.FC.105	Utnevnelse til fartøysjef
OR.OPS.FC.110	Flymaskinist	ORO.FC.110	Flymaskinist
OR.OPS.FC.115	Opplæring i administrasjon av besetningsressurser (CRM)	ORO.FC.115	Opplæring i administrasjon av besetningsressurser (CRM)
OR.OPS.FC.120	Operatørens omstillingsopplæring	ORO.FC.120	Operatørens omstillingsopplæring
OR.OPS.FC.125	Differanseopplæring og tilvenningsopplæring	ORO.FC.125	Differanseopplæring og tilvenningsopplæring
OR.OPS.FC.130	Gjentatt opplæring	ORO.FC.130	Gjentatt opplæring
OR.OPS.FC.135	Flygere kvalifisert til å tjenestegjøre i begge flyger seter	ORO.FC.135	Flygere kvalifisert til å tjenestegjøre i begge flyger seter
OR.OPS.FC.140	Tjeneste på flere enn én type eller variant	ORO.FC.140	Tjeneste på flere enn én type eller variant
OR.OPS.FC.145	Gjennomføring av opplæring	ORO.FC.145	Gjennomføring av opplæring
OR.OPS.FC.200	Flygebesetningens sammensetning	ORO.FC.200	Flygebesetningens sammensetning
OR.OPS.FC.205	Fartøysjefkurs	ORO.FC.205	Fartøysjefkurs
OR.OPS.FC.215	Operatørens grunnleggende opplæring i administrasjon av besetningsressurser (CRM)	ORO.FC.215	Operatørens grunnleggende opplæring i administrasjon av besetningsressurser (CRM)
OR.OPS.FC.220	Operatørens omstillingsopplæring og kontroll	ORO.FC.220	Operatørens omstillingsopplæring og kontroll
OR.OPS.FC.230	Gjentatt opplæring og kontroll	ORO.FC.230	Gjentatt opplæring og kontroll
OR.OPS.FC.240	Tjeneste på flere enn én type eller variant	ORO.FC.240	Tjeneste på flere enn én type eller variant
OR.OPS.FC.235	Flygere kvalifisert til å tjenestegjøre i begge flyger seter	ORO.FC.235	Flygere kvalifisert til å tjenestegjøre i begge flyger seter
OR.OPS.FC.245.A	Alternativt opplærings- og kvalifiseringsprogram	ORO.FC.245.A	Alternativt opplærings- og kvalifiseringsprogram
OR.OPS.FC.255.A	Fartøysjefer som er CPL(A)-innehavere	ORO.FC.255.A	Fartøysjefer som er CPL(A)-innehavere

Regelhenvisning i CRD	Overskrift i CRD	Regelhenvisning i uttalelsen	Overskrift i uttalelsen
OR.OPS.FC.255.H	Fartøysjefer som er CPL(A)-innehavere	ORO.FC.255.H	Fartøysjefer som er CPL(A)-innehavere
OR.OPS.FC.330	Gjentatt opplæring og kontroll – Operatørens ferdighetskontroll	ORO.FC.330	Gjentatt opplæring og kontroll – Operatørens ferdighetskontroll
OR.OPS.FC.201.A	Flygebesetningsmedlemmers avløsning under flyging	ORO.FC.201.A	Flygebesetningsmedlemmers avløsning under flyging
<b>OR.OPS.CC</b>	<b>Avsnitt: Kabinbesetning</b>	<b>ORO.CC</b>	<b>Underdel i del ORO Kabinbesetning</b>
OR.OPS.CC.005	Virkeområde	ORO.CC.005	Virkeområde
OR.OPS.CC.100	Kabinbesetningens antall og sammensetning	ORO.CC.100	Kabinbesetningens antall og sammensetning
OR.OPS.CC.110	Vilkår for tildeling av oppgaver	ORO.CC.110	Vilkår for tildeling av oppgaver
OR.OPS.CC.115	Gjennomføring av opplæringskurs og tilhørende kontroll	ORO.CC.115	Gjennomføring av opplæringskurs og tilhørende kontroll
OR.OPS.CC.120	Grunnleggende opplæringskurs	ORO.CC.120	Grunnleggende opplæringskurs
OR.OPS.CC.125	Luftfartøytypespesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring	ORO.CC.125	Luftfartøytypespesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring
OR.OPS.CC.130	Differanseopplæring	ORO.CC.130	Differanseopplæring
OR.OPS.CC.135	Tilvenning	ORO.CC.135	Tilvenning
OR.OPS.CC.140	Gjentatt opplæring	ORO.CC.140	Gjentatt opplæring
OR.OPS.CC.145	Oppfriskingsopplæring	ORO.CC.145	Oppfriskingsopplæring
OR.OPS.CC.200	Kabinbesetningens antall og sammensetning	ORO.CC.200	Kabinbesetningens antall og sammensetning
OR.OPS.CC.205	Minste antall kabinbesetningsmedlemmer under uforutsette omstendigheter og bakkevirkosomhet	ORO.CC.205	Normal bakkevirkosomhet og uforutsette omstendigheter
OR.OPS.CC.210	Vilkår for tildeling av oppgaver	ORO.CC.210	Vilkår for tildeling av oppgaver
OR.OPS.CC.215	Gjennomføring av opplæringskurs og tilhørende kontroll	ORO.CC.215	Gjennomføring av opplæringskurs og tilhørende kontroll
OR.OPS.CC.250	Tjeneste på flere enn én luftfartøytype eller variant	ORO.CC.250	Tjeneste på flere enn én luftfartøytype eller variant
OR.OPS.CC.255	Drift med bare ett kabinbesetningsmedlem	ORO.CC.255	Drift med bare ett kabinbesetningsmedlem
OR.OPS.CC.260	Kabinsjef	ORO.CC.260	Kabinsjef
<b>OR.OPS.TC</b>	<b>Avsnitt: Tekniske besetningsmedlemmer under HEMS-, HHO- eller NVIS-drift</b>	<b>ORO.TC</b>	<b>Underdel i del ORO Teknisk besetning under HEMS-, HHO- eller NVIS-drift</b>
OR.OPS.TC.100	Virkeområde	ORO.TC.100	Virkeområde
OR.OPS.TC.105	Vilkår for tildeling av oppgaver	ORO.TC.105	Vilkår for tildeling av oppgaver
OR.OPS.TC.110	Opplæring og kontroll	ORO.TC.110	Opplæring og kontroll
OR.OPS.TC.115	Grunnleggende opplæring	ORO.TC.115	Grunnleggende opplæring
OR.OPS.TC.120	Operatørens omstillingsopplæring	ORO.TC.120	Operatørens omstillingsopplæring
OR.OPS.TC.125	Differanseopplæring	ORO.TC.125	Differanseopplæring
OR.OPS.TC.130	Tilvenningsflyginger	ORO.TC.130	Tilvenningsflyginger
OR.OPS.TC.135	Gjentatt opplæring	ORO.TC.135	Gjentatt opplæring
OR.OPS.TC.140	Oppfriskingsopplæring	ORO.TC.140	Oppfriskingsopplæring

Regelhenvisning i CRD	Overskrift i CRD	Regelhenvisning i uttalelsen	Overskrift i uttalelsen
Del OR	Tillegg	Del ORO	Tillegg
Del OR Tillegg I	Erklæringsskjema	Tillegg I til del ORO	Erklæringsskjema

**Tabell 4: Sammenligningstabell CRD / uttalelsen for del ORO**

### ORO.GEN avsnitt 1 – Alminnelige bestemmelser

161. IR-ene i avsnitt 1 inneholder alminnelige krav til organisasjoner, særlig når det gjelder innledende sertifisering og tilsyn. De er motparten til de tilsvarende myndighetskravene i del ARO underdel GEN avsnitt 1 og 3. De er basert på de overordnede kravene fastsatt i grunnforordningen. I tråd med endringene i ARO.GEN er det tilføyd to nye punkter med organisasjonskrav med hensyn til tiltak som skal treffes som en umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem (ORO.GEN.155), og rapportering av hendelser i den forbindelse (ORO.GEN.160). Med den nye ORO.GEN.155 innføres et krav til organisasjoner om å overholde luftdyktighets- og sikkerhetspåbud utstedt av Byrået; sikkerhetspåbudene er utledet fra regelverksforberedende oppdrag 21.039 «Driftsegnethetsdata»<sup>26</sup>.

Ref. del ORO	Tittel	Tilsvarende ARO
ORO.GEN.105	Vedkommende myndighet	–
ORO.GEN.115	Søknad om godkjenningssertifikat for organisasjon	ARO.GEN.310 bokstav a)
ORO.GEN.120	Samsvarsmåter	ARO.GEN.120
ORO.GEN.125	Godkjenningvilkår og rettigheter for en organisasjon	ARO.GEN.310 bokstav b)
ORO.GEN.130	Endringer i organisasjoner	ARO.GEN.330
ORO.GEN.135	Fortsatt gyldighet	ARO.GEN.310 bokstav b)
ORO.GEN.140	Adgang	Rammeforordning Artikkel 4 nr. 5
ORO.GEN.150	Avvik	ARO.GEN.350
ORO.GEN.155	Umiddelbar reaksjon på et sikkerhetsproblem	ARO.GEN.135
ORO.GEN.160	Hendelsesrapportering	ARO.GEN.135

**Tabell 5: Sammenligning mellom ARO.GEN og ORO.GEN**

162. De to IR-ene som tidligere inngikk i OR.OPS (OR.OPS.GEN.100 og OR.OPS.GEN.105), inngår etter endringene i regelstrukturen nå i ORO.GEN. **ORO.GEN.110** fastsetter operatørens ansvar for sikker drift av et luftfartøy, herunder krav om å opprette og vedlikeholde et system for driftskontroll over hver flyging som gjennomføres i henhold til operatørens erklæring eller sertifikat, som

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

er basert på foreliggende krav, dvs. EU-OPS og JAR-OPS 3, med følgende vesentlige forskjeller:

- Det vil bli påkrevd at kontrollistesystemet iakttar prinsipper om menneskelige faktorer, som angitt i ICAO-vedlegg 6 del I, II og III. I tillegg bør det ta hensyn til den nyeste dokumentasjonen fra luftfartøyprodusenten; denne tilleggsteksten ble tilføyd etter kommentarer fra berørte parter.
  - Operatøren vil måtte angi prosedyrer for flygeplanlegging i driftshåndboken i samsvar med ICAO-vedlegg 6 del II avsnitt 3.
163. En rekke flyklarererorganisasjoner ba om at det måtte innføres regler for flyklarertillatelse, men dette kunne ikke etterkommes, ettersom det lå utenfor NPA-ens omfang. NPA-en innarbeidet foreliggende krav. Verken EU-OPS, JAR-OPS 3 eller grunnforordningen inneholder slike krav. Forslaget til tekst er i tråd med ICAO-vedlegg 6, som angir at operatøren kan velge en kontrollmetode som krever bruk av flyklarere, men det er ikke obligatorisk. Operatørens hjemstat kan (eller kan la være), dersom det brukes flyklarere, i henhold til ICAO-vedlegg 6 kreve at flyklarere har tillatelse.
164. Definisjonen av «hovedforetak» for fastsettelse av vedkommende myndighet i henhold til **ORO.GEN.105** samsvarer nå med definisjonen i forordning (EF) nr. 1008/2008 om felles regler for driften av lufttransporttjenester i Fellesskapet (omarbeiding)<sup>27</sup>, som også er den som er vedtatt for forordning (EF) nr. 2042/2003 ved endringsforordning (EU) nr. 127/2010<sup>28</sup>. Dette tar hensyn til at autoriserte luftfartsselskaper må godkjennes i samsvar med underdel G i vedlegg 1 til forordning (EF) nr. 2042/2003 «del M» som del av sitt AOC. Definisjonen forutsetter at en organisasjons økonomiske hovedfunksjoner og driftskontroll ligger i samme medlemsstat. Byrået anerkjenner fordelene ved å vedta felles definisjoner for forskjellige forordninger, men mener at definisjonen hentet fra forordning (EF) nr. 1008/2008 vil skape gjennomføringsproblemer. Det anbefaler derfor en revisjon av denne definisjonen for alle berørte EASA-forordninger, herunder luftdyktighetsforordningene. Denne revisjonen bør ta hensyn til plasseringen av organisasjonens tekniske ledelse med hensyn til virksomheten godkjent i henhold til grunnforordningen og dens IR-er som hovedkriterium for fastsettelse av en organisasjons hovedforetak med sikte på å fastsette vedkommende myndighet.
165. **ORO.GEN.115** beskriver søknadsprosessen for organisasjonssertifikater. Kommentarene på NPA fra berørte parter gjorde at forslaget om ett enkelt sertifikat for organisasjoner som ble fremmet i NPA 2008-22c, ikke ble ført videre, så det foreslås nå ikke noe standardsøknadsskjema i del ORO. Hva dette siste angår, var medlemsstatene bekymret for hva innføringen av et standardsøknadsskjema kunne få å si for de forskjellige administrative ordningene

<sup>27</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1008/2008 av 24. september 2008 om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet (omarbeiding) (EØS-relevant tekst) EUT L 293 av 31.10.2008, s. 3–20.

<sup>28</sup> Kommisjonsforordning (EU) nr. 127/2010 av 5. februar 2010 om endring av forordning (EF) nr. 2042/2003 om kontinuerlig luftdyktighet for luftfartøyer og luftfartsprodukter, -deler og -utstyr og om godkjenning av organisasjoner og personell som deltar i disse oppgaver (EØS-relevant tekst); EUT L 40 av 13.2.2010, s. 4–50.

som allerede er på plass i henhold til dagens regelverk. Når det gjelder innføringen av ett «enkelt sertifikat», mener Byrået at det fremste målet med dette kan nås uten krav om utstedelse av ett enkelt organisasjons sertifikat, ettersom sertifikatet, som bare er en «attest» på sertifiseringsprosessen, kan være i form av ett enkelt dokument eller forskjellige dokumenter. Det viktigste er å sikre at vedkommende myndigheter kan utføre tilsyn så effektivt som mulig med organisasjoner som innehar flere godkjenninger<sup>29</sup>. I så måte er det avgjørende med felles krav til styringssystem for alle typer organisasjoner.

166. **ORO.GEN.120** beskriver prosessen for godkjenning av alternative samsvarsmåter, som gjelder for organisasjoner som innehar et sertifikat i henhold til del ORO. I høringsprosessen kom det fram bekymringer når det gjaldt de alternative samsvarsmåtene for organisasjoner som bare var underlagt plikt til å avgi erklæring. Byrået anfører at grunnforordningen ikke inneholder hjemmel til å kreve at disse organisasjonene skal følge samme godkjenningsprosess for alternative samsvarsmåter som sertifiserte organisasjoner. Godkjenning av alternative samsvarsmåter kan gis bare i tilknytning til et sertifikat eller en godkjenning, og i så fall betraktes de alternative samsvarsmåtene som en del av godkjenningsgrunnlaget. Men for organisasjoner som er underlagt plikt til å avgi erklæring, skal likevel alternative samsvarsmåter til en AMC som er direkte knyttet til enhver særlig godkjenning denne organisasjonen kan inneha i henhold til del SPA, underlegges denne godkjenningsprosessen. Når det gjelder muligheten for yrkesorganisasjoner og organisasjoner som representerer berørte parter, som ikke innehar et organisasjons sertifikat i henhold til grunnforordningen og dens IR-er, til å bruke alternative samsvarsmåter, trenger organisasjonene ikke å søke om godkjenning av de alternative samsvarsmåtene så lenge de ikke er underlagt noen samsvarsplikt i henhold til grunnforordningen og dens IR-er.
167. På grunnlag av reaksjonene fra berørte parter i bransjen vil Byrået ta initiativ til at det utarbeides en metode, innenfor rammen av et regelverksforberedende oppdrag, for å godtgjøre at sikkerhetsmålet i gjennomføringsregelen nås når en søknad om godkjenning av en alternativ samsvarsmåte fremmes.
168. **ORO.GEN.130** «Endringer i organisasjoner underlagt sertifisering» inneholder en beskrivelse av de typene endringer som krever forutgående godkjenning i tilknytning til organisasjonens styringssystem, for å lette belastningen på organisasjoner og myndigheter. Når det gjelder styringssystem, er de endringer som krever forutgående godkjenning, nå nærmere spesifisert som endringer som berører ansvarlinjer og ansvarlighet og/eller sikkerhetspolitikken. Sammen med tilsvarende bestemmelser for ARO er ikke Byråets forslag til ORO.GEN.130 vesensforskjellig fra prinsippene om «indirekte godkjenning» eller «endringer som kan aksepteres av vedkommende myndighet», for ved innledende sertifisering verifiserer vedkommende myndighet samsvar med gjeldende krav og godkjenner organisasjonens styringssystem, herunder dens driftskontrollsystem og prosedyre for administrasjon av endringer som ikke krever forutgående godkjenning. Endringer er deretter enten slike som krever forutgående godkjenning, eller slike som kan administreres etter avtale med vedkommende myndighet. De foreslåtte reglene er også mer hensiktsmessige med hensyn til gjennomføring av

<sup>29</sup> Det vil bli fastsatt kriterier for «godskriving» av inspeksjonselementer for tilsyn med organisasjoner som innehar mer enn én godkjenning, i AMC-ene til ARO.GEN.305.

ytelsesbasert tilsyn, for ved innledende sertifisering kan en organisasjon gjøre avtale med vedkommende myndighet om omfanget av endringer som ikke krever forutgående godkjenning, dog innenfor grensene fastsatt i ORO.GEN.130. Etter hvert som organisasjonen «modnes», kan omfanget av slike endringer utvides, forutsatt at de fortsatt ligger innenfor de grensene som er fastsatt på gjennomføringsregelnivå.

169. Fra vedkommende myndigheter i en rekke medlemsstater kom det kommentarer til sertifikatenes ubegrensede gyldighet; det var bekymring for muligheten for mangel på effektiv kontroll med sertifikater uten utløpsdato. Byrået anfører at slik ubegrenset gyldighet for sertifikater nå er viden akseptert når det gjelder luftdyktighet. Fortsatt gyldighet for organisasjonssertifikater forutsetter løpende tilsyn fra vedkommende myndighets side. Byråets forslag vil innebære en kontinuerlig overvåkingsprosess med revisjon, vurderinger og inspeksjoner i intervaller fastsatt på grunnlag av tidligere tilsynsresultater og i betraktning av risikoelementer. Dersom sertifikatene har begrenset gyldighet, vil vedkommende myndigheter kunne ha tendens til å utsette revisjon og inspeksjon til like før sertifikatet utløper. Del ARO inneholder de nødvendige elementer for at vedkommende myndigheter når som helst ved behov kan iverksette tiltak i forbindelse med et sertifikat, ved funn som setter sikkerheten alvorlig i fare. Videre kan medlemsstatene treffe tvangstiltak ved å ilegge sanksjoner i henhold til nasjonal lovgivning til gjennomføring av artikkel 68 i grunnforordningen.
170. En ny IR, ORO.GEN.160 «Hendelsesrapportering», er inntatt for å vise til gjeldende lovgivning og for å definere rapporteringskrav, herunder rapportering til organisasjonen som har ansvar for luftfartøyets konstruksjon, for alle organisasjoner som er underlagt del ORO. Teksten er basert på eksisterende krav i luftdyktighetsreglene. Hendelser som skal rapporteres, er hendelser som faktisk setter sikker drift av luftfartøyet i fare, i motsetning til flysikkerheten, som skal håndteres innenfor det interne systemet for hendelsesrapportering, og som er omfattet av ORO.GEN.200 bokstav a) nr. 3. For å ta hensyn til reaksjonene på CRD er kravene gjennomgått på nytt, slik at den første rapporten, som skal foreligge innen 72 timer fra organisasjonen som identifiserer hendelsen, ikke trenger å inneholde detaljerte opplysninger om tiltak organisasjonen har til hensikt å iverksette for å forebygge at hendelsen gjentar seg, ettersom det kan ta tid å definere slike tiltak.

## **ORO.GEN avsnitt 2 – Styringssystem**

171. Byrået foreslår å legge til et eget avsnitt av de alminnelige organisasjonskravene i kravene til organisasjonenes styringssystemer. Disse kravene stammer hovedsakelig fra dem som allerede finnes i gjeldende standarder, som JAR. De går ut på nødvendigheten av å ha kvalifisert personell og spesielt at bestemte personer skal ha ansvaret for å sikre at organisasjonen overholder gjeldende krav. Eksisterende krav omfatter også krav om å ha egnede anlegg til å utføre oppgavene som er pålagt, og om å føre et register over all virksomhet som gjennomføres i samsvar med gjeldende regler.



172. Dette avsnittet er også det rette stedet for å gjennomføre ICAOs standarder for sikkerhetsstyringssystemer (SMS)<sup>30</sup>. Byrået mener disse ikke bør gjennomføres gjennom nok et krav til styringssystem i tillegg til eksisterende regler, enten de gjelder økonomi, kvalitet eller annet som en leder i en organisasjon er opptatt av. Å kreve et eget sikkerhetsstyringssystem i tillegg til de andre ville kunne betraktes som bare nok et detaljkrav, og man kunne risikert at organisasjonene ville prøvd å tilfredsstille sin vedkommende myndighet ved å vise at de har alle de foreskrevne elementer i sin organisasjon. Dette ville ikke være i tråd med prinsippet om gjennomføring av ytelsesbaserte regler, som ICAO fremmer for å legge til rette for at SMS-prinsippene kan gjennomføres.
173. I stedet foreslår Byrået å angi de elementer organisasjonen må ha på plass. De foreslåtte kravene er altså basert på tanken om at sikkerhet og samsvar med reglene er noe som angår alt personell og all virksomhet i organisasjonen. Derfor er kravene lagt fram på en slik måte at organisasjonen kan anvende dem på den måten den anser som mest hensiktsmessig ut fra sin egen forretningsmodell. Kravene vil spesielt gjøre det mulig å gjennomføre et integrert styringssystem der sikkerhet er en parameter som må tas i betraktning ved hver beslutning, snarere enn en sidestilling av flere styringssystemer. Integrert styring setter lederne i stand til å anerkjenne og ta hensyn til alle vesentlige faktorer som påvirker deres organisasjon, som strategisk retning for virksomheten, relevant lovgivning og standarder, interne retningslinjer og bedriftskultur, risikoer og farer, ressursbehov og behovene til alle som kan bli berørt av noe aspekt ved organisasjonens drift.
174. Når det gjelder kvalitetssystemer, foreslår Byrået å beholde det det regulerende organ virkelig har i tankene når det krever at organisasjonene skal gjennomføre et kvalitetssystem: samsvar med regelverket. Et kvalitetssystem kan brukes til å oppfylle flere kravsett. Byrået mener det er nødvendig rett og slett å kreve samsvarskontroll som en del av kravene i tilknytning til styringssystemet. De foreslåtte kravene innebærer altså muligheten til å gjennomføre ICAOs SMS-standarder, uten å kreve at organisasjonen endrer sin forretningsmodell.
175. Kravene til styringssystem, slik de foreligger i forslaget, kan anvendes på forskjellige organisasjoner, uansett størrelse, virksomhetens art og kompleksitet og uansett hvilken forretningsmodell de ønsker å anvende, og sikrer dermed at de anvendes forholdsmessig. Byrået foreslår også at dersom en organisasjon vil sette ut deler av sin virksomhet som de kravene som foreslås her, gjelder for, bør den selv ha ansvar for at gjeldende regler overholdes. Dette er nødvendig for å sikre at organisasjonene til enhver tid står fullt ansvarlige for den virksomhet som er underlagt sertifisering.
176. Kravene til styringssystem foreslås anvendt på alle organisasjoner som omfattes av disse organisasjonskravene. I arbeidet med utkast til krav til styringssystem undersøkte Byrået hva som allerede gjaldt for organisasjoner for innledende og kontinuerlig luftdyktighet for å kontrollere samsvar med kravene her, og beholdt, der det var mulig, ordlyden fra allerede gjeldende regler. Byrået har til hensikt å legge fram forslag til regler for gjennomføring av ICAOs SMS-standarder for andre typer organisasjoner i framtiden. Byrået vil da bestrebe seg på å utforme krav

---

<sup>30</sup> Tillegg 4 til ICAO-vedlegg 1 / tillegg 7 til ICAO-vedlegg 6 «Framework for Safety Management Systems».

som er så like som mulig dem som foreslås i disse organisasjonskravene. Det vil gjøre det lettere å få til en effektiv gjennomføring av ICAOs standarder, særlig for de organisasjonene som driver virksomhet innenfor flere sektorer i luftfarten.

177. I arbeidet med forslaget til disse kravene bestrebet Byrået seg på å sikre konsekvens mellom kravene som gjelder for de forskjellige typene organisasjoner. Derfor har Byrået gransket kravene fastsatt i JAR-FCL 1, 2 og 3, i EU-OPS, i AMC og GM til JAR-OPS 1 og i JAR-OPS 3. Disse standardene inneholdt de kravene som organisasjonene skal oppfylle innenfor rammen av de foreslåtte organisasjonskravene. For å sikre konsekvens i hele systemet gransket Byrået deretter de relevante kravene i IR-ene som allerede gjelder for luftdyktighetsorganisasjoner. Byrået foreslo så i NPA den ordlyden som syntes å passe best for alle organisasjoner, og supplerte den der det var nødvendig med krav til særlige typer organisasjoner.
178. Byrået har supplert de foreslåtte reglene med andre regler basert på ICAO-standarder som ikke er med i standardene angitt i avsnittet over. Dette er for eksempel tilfellet når det gjelder ICAOs krav om SMS.
179. I løpet av høringsfasen har Byrået redegjort utførlig for den prosessen som lå til grunn for kravene til styringssystem som er foreslått. De første kommentarene viste at de berørte parter ikke hadde forstått de foreslåtte reglene særlig godt. Byrået fikk derfor hjelp fra revisjonsgruppen til å revidere den foreslåtte teksten for å gjøre den klarere.
180. Byrået fant det også interessant at en del aktører mente man burde gå lenger i retning av et ytelsesbasert regelverk. Byrået er imidlertid av den oppfatning at det ikke vil være klokt å innføre full ytelsesbasering på dette stadiet, men at kontinuerlig forbedring av reglene, i takt med den utviklingen som skjer på organisasjonsnivå, vil berede veien for ytelsesbaserte regler.
181. Selv om de foreslåtte kravene er annerledes formulert, er de helt i samsvar med ICAO. En sammenligningstabell med de foreslåtte kravene og tilhørende AMC og GM i del OR(O) og de relevante ICAO-standardene ble inntatt i vedlegg III til den forklarende noten til CRD «Organisasjonskrav» (2008-22c og 2009-02c)<sup>31</sup>. ICAOs 37. generalforsamling i september/oktober 2010 vedtok å innføre et nytt vedlegg om sikkerhetsstyring, vedlegg 19. Det vil inneholde de generelle SMS-standardene som alle organisasjoner er underlagt, og er dermed i tråd med den helhetlige systemmetoden som EASA foreslår i NPA-dokumentet om myndighets- og organisasjonskrav. Etter at dette nye vedlegget er offentliggjort, vil organisasjonskravene i forbindelse med SMS bli gjennomgått, både for å ta hensyn til arbeidet som gjøres innenfor rammen av Safety Management International Collaboration Group (SM-ICG) og framskritt i gjennomføringen av EASP og særlig for å ta hensyn til styring av sikkerhetsrisikoer som stammer fra interaksjon med andre organisasjoner. Når det gjelder sistnevnte punkt, er Byrået enig med de berørte parter som sier at organisasjonene ikke skal styre sikkerheten i et vakuum, men gjøre det i samarbeid med de andre organisasjonene de har forbindelser til. For eksempel vil effektiv sikkerhetsstyring hos en flyplassoperatør innebære hensiktsmessig samordning med

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

luftfartsselskaper og ytere av flysikringstjenester som benytter flyplasstjenestene. Derfor ønsker Byrået i et nytt regelverksforberedende oppdrag å gjennomgå organisasjonskravene som er skissert over.

### **ORO.AOC – Sertifisering av luftfartsselskaper**

182. Denne underdel gjelder kommersielle operatører. Den definerer søknadsprosessen for godkjenningssertifikat for luftfartsselskaper, vilkårene for avtaler om leie og felles rutenummer, søknadsprosessen for godkjenning til å gi opplæring av kabinbesetning og utstede kabinbesetningsattester og kravene til ikke-kommersiell drift med luftfartøyer som drives i henhold til et AOC. De sistnevnte kravene gjelder overvåking av flygedata, personell, anlegg og produksjon av håndbøker og dokumentasjon.
183. Denne underdel er basert på de relevante EU-OPS- og JAR-OPS 3-kravene fastsatt i underdel B og C. ORO.AOC inneholder et nytt krav om felles rutenummer, et forhold som ikke er omfattet av EU-OPS. Dette ble inntatt for å gjenspeile det bredere omfanget av grunnforordningen enn av EU-OPS. Det første forslaget i NPA 2009-2c er endret på grunnlag av kommentarer fra berørte parter.
184. De viktigste sakene som berørte parter tok opp i forbindelse med denne underdel, gjaldt virkeområdet for AOC (ORO.AOC.100), kravene til innleie av tredjestaters luftfartøyer med og uten besetning (ORO.AOC.110), felles rutenummer (ORO.AOC.115) og forholdet mellom forskjellige stillingsinnehavere og systemet for stillingsinnehavere (ORO.AOC.135).
185. Det ble foretatt vesentlige endringer i enkelte bestemmelser på grunnlag av de mottatte kommentarene. Enkelte endringer er av en mer redaksjonell art eller for å gjøre bestemmelsene klarere.
186. **ORO.AOC.025** «Endringer» er slettet fordi dette er tilstrekkelig omhandlet i ORO.GEN. En foreløpig liste over endringer som er gjenstand for forutgående godkjenning, tilføyes som GM i ORO.GEN, som vil bli offentliggjort med dette vedtaket.
187. **ORO.AOC.110 bokstav b)** «Leie»: Det ble uttrykt mange bekymringer når det gjaldt leie av luftfartøyer fra tredjestatsoperatører. Byrået har gransket kommentarene omhyggelig. Leie er et viktig redskap i kommersielle luftfartsselskapers virksomhet. Sikkerhetsrelaterte regler bør derfor være forholdsmessige. Men det er også klart at leie av luftfartøyer, særlig leie av luftfartøyer fra tredjestatsoperatører, må foregå under kontrollerte forhold som sikrer et akseptabelt sikkerhetsnivå. Den europeiske lovgiver har anerkjent dette og behandlet leie i forordning (EF) nr. 1008/2008 og EU-OPS. Det er tatt hensyn til begge lovtekstene under endringen av NPA-teksten. Byrået mener at den endrede teksten i denne uttalelse gir kommersielle luftfartsselskaper nødvendig fleksibilitet og samtidig et sikkerhetsnivå som er i tråd med offentlighetens og lovgivers forventninger.
188. Bestemmelsen om leie er vesentlig endret. De viktigste endringene gjelder innleie av luftfartøyer fra tredjestatsoperatører med besetning. Mange kommentarer antydte at kravene i NPA/CRD til innleie av slike luftfartøyer med besetning ble ansett som vanskelige å overholde. EU-OPS fastsetter at det ved innleie med besetning kan anvendes sikkerhetsstandarder som «tilsvarer» dem som er

fastsatt i EU-OPS. For å ta hensyn til de mottatte kommentarene og bringe teksten i samsvar med EU-OPS er ordlyden «tilsvarende sikkerhetsstandarder» innført. EU-operatøren har nå altså fått mulighet til å godtgjøre overfor vedkommende myndighet at leien av luftfartøyet med besetning er underlagt standarder som tilsvarer EUs sikkerhetsregler. Det ble også uttrykt bekymringer når det gjaldt virkeområdet for kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 og del FCL vedlegg III. Kommentarene i tilknytning til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 vil bli behandlet i CRD til NPA 2010-10. Kommentarene i tilknytning til del FCL vedlegg III vil bli vurdert i et nytt regelverksforberedende oppdrag (FCL.002).

189. Enkelte kommentarer antydte at ORO.AOC bør gjenspeile den nåværende praksis med innleie av tredjestatsregistrerte luftfartøyer uten besetning i tilfelle av driftsbehov i et begrenset tidsrom. Det kom lignende kommentarer til NPA 2010-10. Ettersom innleie uten besetning først og fremst angår kontinuerlig luftdyktighet, vil vilkårene for mulighet til å leie inn tredjestatsregistrerte luftfartøyer uten besetning bli vurdert i løpet av CRD til NPA 2010-10. Dette regelverksforberedende oppdraget kan kreve en framtidig revurdering av bestemmelsene i ORO.AOC om innleie uten besetning.
190. Når det gjelder utleie uten besetning, er henvisningen til kommisjonsforordning (EF) nr. 2042/2003 overført til ARO.OPS.110. Kravet om å fjerne luftfartøyet fra leierens AOC er dessuten overført til ARO.OPS.110, fordi det er vedkommende myndighets ansvar å sikre at luftfartøyet fjernes fra operatørens AOC innen et egnet tidsrom. Teksten er endret for å gjøre det klart at det ikke vil være nødvendig å legge de økonomiske ordningene i leieavtale ved en søknad om godkjenning.
191. Det er satt inn et nytt punkt om utleie med besetning som krever at EU-operatører underretter vedkommende myndighet dersom de inngår en avtale om utleie med besetning.
192. I **ORO.AOC.115** «Avtaler om felles rutenummer»: Drøftelsen om leie gjelder også for felles rutenummer. I mange kommentarer ble det anført at del TCO ikke bør komme til anvendelse på avtaler om felles rutenummer med tredjestatsoperatører, ettersom enkelte partnere i forbindelse med felles rutenummer aldri flyr til Europa. I enkelte kommentarer ble det satt spørsmålstejn ved rettsgrunnlaget for å regulere felles rutenummer, og det ble foreslått å delegere tilsynet med partnere i forbindelse med felles rutenummer til EU-operatøren. Videre ble samsvar med de grunnleggende kravene (vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008) anfeltet, ettersom fullstendig samsvar ikke kunne sikres av tredjestatsoperatører. I andre kommentarer ble det anført at felles rutenummer bør behandles i et eget regelverksforberedende oppdrag. For det første må det understrekes at Byrået vurderer felles rutenummer innenfor virkeområdet for artikkel 4 nr. 1. bokstav c) i forordning (EF) nr. 216/2008. Etter en vurdering av kommentarene er bestemmelsen om felles rutenummer endret. I det nye forslaget i uttalelsen er en henvisning til del TCO slettet. Tilsynet med partnere i forbindelse med felles rutenummer underlegges nå EU-operatøren som sikrer løpende samsvar med de grunnleggende kravene. For dette formål må operatøren fastsette et program for revisjon av felles rutenummer. Dette gjelder også for partnere i forbindelse med felles rutenummer som ikke driver virksomhet i EU. Det vil bli utarbeidet veiledningsmateriale med en tabell over bestemmelser

som skal overholdes. Overholdelse av disse bestemmelsene vil sikre samsvar med de grunnleggende kravene i vedlegg IV til forordning (EF) nr. 216/2008. Bestemmelsene i tabellen skal være identiske med dem som anvendes på tredjestatsoperatører når de søker om tillatelse i henhold til del TCO. Til slutt ble bestemmelsen endret på denne måten for å sikre at en EU-operatør ikke kan selge eller utstede billetter til en flyging som gjennomføres av en tredjestatsoperatør som er underlagt driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005<sup>32</sup> (EUs sikkerhetsliste). Det er fortsatt mulig for en tredjestatsoperatøren på EUs sikkerhetsliste å selge og utstede billetter til en flyging som gjennomføres av partneren i forbindelse med felles rutenummer i EU. Holdningen til felles rutenummer er i stor utstrekning i tråd med «Code-share Safety Program Guidelines» fra Department of Transportation og Federal Aviation Administration i USA.

193. **ORO.AOC.120** «AOC-godkjenninger til å gi opplæring i henhold til del CC og utstede kabinbesetningsattester» innarbeider EU-OPS-krav som ikke ble fullstendig omhandlet i NPA.
194. **ORO.AOC.125** «Ikke-kommersiell drift av luftfartøyer underlagt et AOC»: Det ble foretatt tre endringer i denne bestemmelse. For det første er OR.OPS.GEN.105 flyttet til ORO.AOC.125. For å gjøre formålet klarere ble tittelen for det andre endret til «Ikke-kommersiell drift av luftfartøyer underlagt et AOC». For det tredje foreslår Byrådet en ny tekst som definerer hva en operatør som er AOC-innehaver, må gjøre dersom vedkommende også ønsker å drive luftfartøyer ikke-kommersielt. Prinsippet er fortsatt at prosedyrene for å drive ikke-kommersielt må angis i driftshåndboken der forskjellene i driftsprosedyrer (mellom kommersiell og ikke-kommersiell drift) må angis klart og tydelig. Operatøren må også sikre at det aktuelle personellet er helt å jour om den tilhørende prosedyren. Dette må i tillegg godkjennes av vedkommende myndighet. Men det trengs ingen erklæring dersom en kommersiell operatør gjennomfører ikke-kommersielle flyginger. Bestemmelsen er litt endret for å gjøre den klarere på grunnlag av kommentarer som er mottatt til CRD.
195. **ORO.AOC.130 bokstav a)** «Overvåking av flygedata»: Formuleringen «*med mindre de drives midlertidig og bare til ferje- eller prøveflyginger*» ble satt inn i CRD-teksten etter en kommentar til NPA-2009-2c fordi operatører som yter en inntektsfri flygetjeneste, ikke har noen enkel mulighet til å gjennomføre et FDM-program. Men etter intern gjennomgåelse er det fastslått at denne formuleringen ikke dekker hensikten med endringen på en tilstrekkelig og presis måte, og at det er risiko for at den får en utilsiktet og uforutsett negativ virkning på sikkerheten. Videre er ORO.AOC.130 helt i tråd med EU-OPS 1.037 og ICAO-vedlegg 6 del I 3.3.6. Det er derfor besluttet å slette «*med mindre de drives midlertidig og bare til ferje- og prøveflyginger*».

<sup>32</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 2111/2005 av 14. desember 2005 om opprettelse av en fellesskapsliste over luftfartsselskaper underlagt driftsforbud i Fellesskapet og om informasjon til lufttransportpassasjerer om identiteten til utførende luftfartsselskaper, og om oppheving av artikkel 9 i direktiv 2004/36/EF. EUT L 344 av 27.12.2005, s. 15.

**ORO.DEC – Erklæring**

196. Denne underdel inneholder kravene til innlevering av en erklæring. Innholdet i erklæringsskjemaet er definert i tillegg I til del ORO. Den kommer til anvendelse på ikke-kommersielle operatører av komplekse motordrevne luftfartøyer (NCC-operatører). Kravene gjennomfører artikkel 8 nr. 5 bokstav d) i grunnforordningen. Denne underdel supplerer ARO.GEN.345.
197. I henhold til grunnforordningen og som allerede foreslått i NPA/CRD skal alle NCC-operatører avgi en erklæring til operatørens hjemstat. Dette omfatter styrt drift av luftfartøyer som gjennomføres som ikke-kommersiell drift.
198. Hensikten med erklæringen er å
- sikre at operatøren anerkjenner sitt ansvar i henhold til gjeldende sikkerhetsforskrifter, og at operatøren innehar alle nødvendige godkjenninger,
  - underrette vedkommende myndighet om en operatørs eksistens, og
  - gjør det mulig for vedkommende myndighet å oppfylle sitt tilsynsansvar.
199. Innholdet i erklæringen ble endret på grunn av de mottatte kommentarene. Begrepene ble tilpasset dem som er benyttet i andre underdeler og deler.

**ORO.MLR – Håndbøker, loggbøker og journaler**

200. De foreslåtte IR-ene i ORO.MLR, som gjennomfører nr. 8 bokstav a) nr. 3 og 8 bokstav b) i vedlegg IV til grunnforordningen, inneholder bestemmelser om operatørens driftshåndbok, minsteutstyrlisten, reisedagboken og oppbevaring av opplysninger.
201. For kommersiell lufttransport med helikoptre og fly er de foreslåtte IR-ene basert på eksisterende krav, dvs. EU-OPS, JAR-OPS 3 og JAR-MMEL/MEL, med følgende vesentlige forskjeller:
- Mens bestemmelsene om strukturen i driftshåndboken (del A til D), kopiert fra tilleggene til EU-OPS/JAR-OPS 3, er lagt fram som IR-er, vil listen over innhold i driftshåndboken bli lagt fram som AMC for å sikre fleksibilitet og forholdsmessighet.
  - Framlegg av driftshåndboken på engelsk er ikke obligatorisk i henhold til EU-OPS/JAR-OPS 3, men de innarbeidede EU-OPS/JAR-OPS 3-bestemmelsene gjør det klart at operatøren er ansvarlig for å sikre at personellet forstår språket i driftshåndboken. Som en rekke berørte parter nevnte i sine kommentarer, er driftspersonellets evne til å forstå språket i driftshåndboken en sikkerhetssak.
  - Bestemmelsene om minsteutstyrlisten inneholder en tilleggshenvisning til de kommende driftsegnethetsdataene fastsatt i henhold til kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003.
202. For ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer er de foreslåtte IR-ene basert på ICAO-vedlegg 6 del II avsnitt 2 og 3, og vedlegg 6 del III avsnitt 3, uten vesentlige forskjeller.

203. For ikke-kommersiell spesialdrift med komplekse motordrevne luftfartøyer og kommersiell spesialdrift er de foreslåtte IR-ene basert på ICAO-vedlegg 6 del II avsnitt 2 og vedlegg 6 del III avsnitt 3, uten vesentlige forskjeller.

### **ORO.SEC – Sikkerhet**

204. De foreslåtte IR-ene i OR.OPS.SEC inneholder krav om at operatørene skal ha prosedyrer og utstyr på plass for å beskytte førerkabinen mot sikkerhetsbrudd. For fly gjelder kravene for alle som er utstyrt med en dør til førerkabinen, og alle fly i kommersiell lufttransport med en største sertifisert masse ved avgang på over 45 500 kg og med et største driftsmessig passasjerseantall på over 60.
- Kravet til helikoptre skal overholdes, forutsatt at det er installert en dør til førerkabinen.
205. De foreslåtte reglene er basert på EU-OPS underdel S og JAR-OPS 3 underdel S og gjenspeiler de nevnte underdelenes innhold og formål. De foreslåtte reglene er også i tråd med ICAO-vedlegg 6 del I.
206. Den viktigste saken var de berørte parters bekymring når det gjaldt en mulig regelkonflikt mellom Byråets foreslåtte regler om sikkerhet under flyging og europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 300/2008 av 11. mars 2008 om felles bestemmelser om sikkerhet i sivil luftfart og om oppheving av forordning (EF) nr. 2320/2002<sup>33</sup>. Det ble avtalt med Kommisjonen at Byrådet i uttalelsen bare skulle beholde de reglene som har en sterk sikkerhetsdimensjon, og som ikke er omfattet av forordning (EF) nr. 300/2008 eller av ICAO; de øvrige reglene skulle overføres til Kommisjonen til senere utarbeidelse.

### **ORO.FC – Flygebesetning**

207. De foreslåtte IR-ene i ORO.FC inneholder krav til kvalifisering, opplæring og kontroll av flygebesetningsmedlemmer.
- Avsnitt 1 angir felles krav og gjelder for både ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer og enhver kommersiell drift.
  - Avsnitt 2 angir tilleggskrav til kommersiell lufttransport med unntak av drift med seilfly eller ballong og passasjerdrift i henhold til visuelflygereglene (VFR) om dagen, som starter og slutter på samme flyplass eller driftssted, med en største varighet på 30 minutter eller innenfor et lokalt område fastsatt av vedkommende myndighet, med
  - propell-drevne enmotorsfly som har en største sertifisert masse ved avgang på høyst 5 700 kg, og som befordrer høyst seks personer medregnet flygeren, eller
  - enmotors helikoptre som befordrer høyst seks personer medregnet flygeren.
  - Avsnitt 3 angir tilleggskrav til annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport, drift med seilfly eller ballong og kommersiell A-til-A-lufttransport i samsvar med ovennevnte punkt.

<sup>33</sup> EUT L 97 av 9.4.2008, s. 72.

208. De foreslåtte reglene er basert på EU-OPS og JAR-OPS 3 for kommersiell lufttransport og forslag til JAR-OPS 0, 2 og 4 for annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport og ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer. Kravene til ikke-kommersiell drift er tilpasset og helt i samsvar med ICAO-vedlegg 6 del II for fly og del III avsnitt III for helikoptre.
209. For kommersiell lufttransport påpekes følgende endringer sammenlignet med EU-OPS/JAR-OPS 3 og i tillegg til de generelle endringene beskrevet i CRD 2009-02b, pkt. 89ff<sup>34</sup>:
- Kravene til fly og helikoptre er harmonisert så mye som mulig, idet det tas hensyn til forskjellene mellom driftskaraktistikene for begge kategorier luftfartøy.
  - Lettelser i tillegg 1 til 1.005 bokstav a) i EU-OPS og tillegg 3.005 bokstav f) i JAR-OPS 3 er innarbeidet i sin helhet i de foreslåtte IR-ene, men berørte parter ba om at det skulle legges større vekt på reglenes forholdsmessighet. En del A-til-A-drift i samsvar med ovennevnte beskrivelse er derfor underlagt samme regelsett som annen kommersiell drift enn kommersiell lufttransport. Da terskelen ble fastsatt, ble det tatt hensyn til forventet sikkerhetsnivå for kommersiell lufttransport og gjeldende lovgivning i medlemsstatene. For helikoptre anses antallet på seks personer som et kompromiss mellom små og mellomstore helikoptre og bør omfatte mesteparten av rundflygingsvirksomheten. Motorkriteriet anses for å være mer egnet enn en vektgrense på 3 175 kg, idet en vektgrense ville omfatte visse komplekse flermotors helikoptre. Hovedforskjellen i de foreslåtte IR-ene angår operatørens årlige ferdighetskontroll og kravene til fartøysjefkurs, administrasjon av besetningsressurser og omstillingsopplæring; sistnevnte krav er mindre preskriptive.
  - Kravet til aktuell erfaring for alle flygere er innarbeidet i del FCL, nærmere bestemt FCL.060, idet de anses for å utgjøre en begrensning på rettighetene i forbindelse med beviset.
  - FSTD-brukergodkjenningen er forbedret til å omfatte krav til at operatøren skal opprette et system for hensiktsmessig styring av FSTD-endringer som kan ha betydning for operatørens opplæringsprogrammer.
  - Når det gjelder kjennskap til ruter/områder og flyplasser, innarbeides ikke begrepet «kvalifikasjon», siden det bare brukes i forbindelse med flygersertifikater. I EU-OPS/JAR-OPS verken forklares eller fastsettes det hva en kvalifikasjon er, hvem som utsteder den, eller hvorvidt den er knyttet til sertifikatet eller ikke. For å unngå forvirrende begrepsbruk som kunne føre til forvirrende ordninger, ble det derfor vurdert som hensiktsmessig å fjerne begrepet «kvalifikasjon» og samtidig beholde de vesentlige kravene uendret.
  - På grunnlag av mottatte kommentarer ble CRM-opplæring inntatt i enkeltflygeropplæring. Årsakene er at CRM ikke bare gjelder interaksjon mellom to flygere i samme besetning, men også for eksempel med

34

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



- bakkemannskaper. Videre gir det opplæring i effektiv styring av arbeidsmengden i førerkabinen, noe som er viktig for enkeltflygerdrift.
- Tilleggskrav til enkeltflygerdrift i henhold til IFR eller om natten inntas på grunnlag av JAA NPA OPS 65 og tilpasses ICAO-vedlegg 6 del I endring 29.
210. Alt i alt sikres samsvar med del FCL og det nylig utviklede prinsippet om driftsegnethetsdata. Dette prinsippet ble delvis integrert allerede i EU-OPS ved henvisning til Joint Operational Evaluation Board (JOEB).
211. Det gjøres oppmerksom på følgende forskjeller fra ICAO-vedlegg 6:
- Det ble foretatt endringer i virkeområdet for å fastsette forholdsmessige regler særlig for kommersiell A-til-A-lufttransport. I tillegg ble tillegg 1 til 1.005 bokstav a) i EU-OPS vurdert. Dette samsvarer ikke med vedlegg 6, del I 9.4.4.1 om en operatørs antall av ferdighetskontrollerer per år. Det samme gjelder for vedlegg 6, del III, avsnitt II 7.4.3.1. på grunn av en innarbeiding av tillegg 3.005 bokstav f) i JAR-OPS 3 om VFR-drift om dagen etter visuelle landemerker av ikke-komplekse motordrevne helikoptre.
  - Det ble ikke inntatt bestemmelser for radiooperatører og flynavigatører i EU-OPS, noe som betyr at slike heller ikke ble inntatt i den foreslåtte teksten. Dette samsvarer ikke med vedlegg 6 del I 9.1.2 for radiooperatører. Det er ingen drift som krever flynavigatører. Videre kan Byrådet regulere disse besetningsmedlemmenes funksjon, men medlemsstatene har fortsatt ansvar for å regulere deres kvalifikasjoner. Dette betyr også at vedlegg 6 del I 9.1.3 og vedlegg 6 del II 3.9.1.2 om flymaskinister bare delvis gjennomføres med disse reglene, idet utstedelse av sertifikater fortsatt hører under medlemsstatenes myndighetsområde.
  - Når det gjelder kjennskap til ruter/områder og flyplasser, anføres det ved innarbeiding av en bestemmelse fra tillegg 1 til 1.005 bokstav a) i EU-OPS manglende samsvar for VFR-drift om dagen av fly i ytelsesklasse B med vedlegg 6 del I 9.4.3.5 og 9.4.3.6 i forbindelse med 12-månedersperioden.
  - For enkeltflygerdrift i henhold til IFR og om natten nevnes ikke standarden i vedlegg 6 del I 9.4.5.3 om innledende kontroll i enkeltflygerrollen og i et driftsrepresentativt miljø spesielt. Den foreliggende teksten er imidlertid den samme som i EU-OPS og ble derfor ikke endret, i samsvar med retningslinjene godkjent av Kommisjonen og EASA-komiteen.
212. Følgende er emner der det bør utarbeides regler i framtiden:
- gjennomgåelse og ajourføring av bestemmelser for administrasjon av besetningsressurser, idet det tas hensyn til erfaring de siste par årene,
  - alternativt opplærings- og kvalifiseringsprogram for helikopterdrift i forbindelse med kommersiell lufttransport.
213. De mottatte kommentarene viser også at opplæringsprinsippet for enkeltflygerdrift er kontroversielt og kan trenge ytterligere gjennomgåelse. Det er imidlertid ikke kommet mange detaljerte forbedringsforslag. Byrådet kan tilføye et ytterligere regelverksforberedende oppdrag for denne saken i en senere fase, avhengig av ytterligere regelverksforslag fra berørte parter.

**ORO.CC – Kabinbesetning**

214. De foreslåtte IR-ene i ORO.CC inneholder opplærings-, kontroll- og gyldighetskrav som enhver luftfartøyoperatør med kabinbesetning skal overholde for å sikre kontinuerlig kvalifisering av kabinbesetningsmedlemmer.
- Avsnitt 1 angir felles krav til kommersiell lufttransport (CAT) og ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer.
  - Avsnitt 2 angir tilleggskrav som bare gjelder for kommersiell lufttransport.
215. De foreslåtte reglene er basert på foreliggende krav, dvs. underdel O i EU-OPS, og JAR-OPS 3. TGL 44<sup>35</sup>, som ble offentliggjort av JAA og inneholder avsnitt 2 i JAR-OPS 1 (AMC og IEM (Interpretative Explanatory Material)), er også tatt med i betraktningen.
216. Kravene samsvarer med ICAO-vedlegg 6 kapittel 12 i del I for fly og kapittel 10 i del III for helikoptre. De foreslåtte reglene er i likhet med EU-OPS- og JAR-OPS 3-kravene mer detaljert enn reglene i de tilsvarende ICAO-standardene. De detaljerte ICAO-anbefalingene i ICAO-dok. 7192-AN/857 Training manual Part E-1 for Cabin Attendants' safety training (andre utgave – 1996) er imidlertid også tatt med i betraktningen.
217. Ettersom EU-OPS-kravene i de fleste tilfeller ble frivillig overholdt for ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer, er følgende hovedforskjellene fra underdel O i EU-OPS og JAR-OPS 3 for begge typene drift:
- Virkeområde (ORO.CC.005): De foreslåtte reglene i henhold til avsnitt 1 «Felles krav» vil gjelde for ikke-kommersiell drift med komplekse motordrevne luftfartøyer og kommersiell lufttransport.
  - Fastsettelse av minste nødvendig antall kabinbesetningsmedlemmer (ORO.CC.100): EU-OPS-kravet (OPS 1.990 bokstav b) nr. 2) er klarlagt for å sikre at operatørene i sin alminnelighet forstår og tar hensyn til luftdyktighetsreglene og tilhørende sertifiseringsspesifikasjoner for kabinbesetning. Særlig må det tas hensyn til sertifiseringskravene til evakueringsdemonstrasjonen, direkte utsyn til passasjerkabinen og nødvendig antall kabinbesetnings seter ved fastsettelse av nødvendig antall kabinbesetningsmedlemmer til drift. Nylig erfaring har vist at det er forskjellig forståelse av sertifiseringsprosessene som kreves for godkjenning av et bestemt passasjerseateantall for det enkelte luftfartøy, og/eller betydningen av dette for fastsettelsen av minste nødvendig antall kabinbesetningsmedlemmer til drift. Eksempelvis viste en ulykkesundersøkelserapport at minste nødvendig antall kabinbesetningsmedlemmer i den aktuelle operatørens driftshåndbok var lavere enn antallet som var fastsatt for den relevante evakueringsdemonstrasjonen/-analysen for det aktuelle luftfartøyet.
  - Kontroll av kabinsjefkurs (ORO.CC.115 bokstav d) og ORO.CC.260 bokstav a) nr. 2): Mangelen på kontroll i EU-OPS bare for dette bestemte kurset ble

---

<sup>35</sup> JAA Administrative & Guidance Material - Section Four: Operations, Part Three: Temporary Guidance Leaflet (JAR-OPS) - LEAFLET No 44: JAR-OPS 1 ENDRING 13 AVSNITT 2 AJOURFØRT FOR Å INNARBEIDE FORSLAG TIL AVSNITT 2-TEKST FRA UTSATTE NPA-ER FRA JAA.

viden ansett som inkonsekvent. Dette er nå rettet opp i samsvar med reaksjoner mottatt under høringsprosessen.

- Luftfartøyspesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring (ORO.CC.125): I EU-OPS var alle slike opplæringselementer del av bare ett omstillingsopplæringsprogram. Felles opplæringselementer for alle luftfartøyer av samme type er klart atskilt fra operatørspesifikke opplæringselementer, slik at de skal samsvare med det aktuelle arbeidet med prosessen for driftsegnethetsdata (OSD). Dette kan også lette godskriving av opplæring i framtiden.
- Differanseopplæring (ORO.CC.130): I samsvar med reaksjoner som angikk klarheten, omfattes denne opplæring nå av et krav som er atskilt fra kravet til luftfartøyspesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring. Dette letter dessuten forbindelsen med de relevante elementene i OSD nevnt ovenfor.
- Gyldighetsperioder for opplæring og kontroll (ORO.CC.140 bokstav e) og 145 bokstav c)): Mangelen på klarhet om disse aspektene i EU-OPS framgår tydelig av de forskjellige tolkningene uttrykt av berørte parter i reaksjonene på CRD og er blitt behandlet i samsvar med dette, idet det også er tatt hensyn til bestemmelsene i TGL 44 (avsnitt 2 i JAR-OPS 1).
- Kabinbesetningsattester (CCA) (ORO.CC.210): Kabinbesetningsmedlemmer som deltar i kommersiell lufttransport, skal i henhold til grunnforordningen inneha en CCA. De supplerende IR-ene er del av et eget vedlegg (del CC) til kommisjonsforordningen om flygebesetning. CCA-ene må opprettholdes og kan dessuten begrenses, utsettes eller tilbakekalles dersom innehaverne ikke overholder dem. Dette står i motsetning til sikkerhetsopplæringsattestene påkrevd i henhold til EU-OPS, som ikke inneholdt vilkår for gyldighet og bruk for innehaverne. Sammenlignet med det første NPA-forslaget er ikke krav til opplæring i luftfartøyet lenger et vilkår for utstedelse av CCA, i samsvar med de mange anmodningene. Men gyldige kvalifikasjoner for en luftfartøytype er fortsatt et vilkår for innehavernes bruk av CCA.
- Liste over kvalifikasjoner for luftfartøytype for CCA-innehavere (ORO.CC.215 bokstav b) nr. 2): CCA-er skal i henhold til grunnforordningen holdes gyldige. Som for alt annet personell i sivil luftfart som må overholde regler, kreves det at innehaverne til enhver tid godtgjør overholdelse av hensyn til sikkerheten og for å fremme harmonisert gjennomføring, tilsyn og standardisering. Dette blir stadig mer relevant i den aktuelle luftfartskonteksten der de fleste kabinbesetningsmedlemmer arbeider for forskjellige operatører i løpet av sin yrkeskarriere, der et økende antall sesongkabinbesetningsmedlemmer arbeider frilans, og der mange til enhver tid arbeider for mer enn én operatør. Etersom CCA skal utstedes etter det innledende opplæringskurset, kan innehaverne videre godtgjøre løpende overholdelse av alle gjeldende sikkerhetsregler bare dersom attesten suppleres med en liste over kvalifikasjoner i luftfartøytype, som operatørene skal stille til rådighet for hver attestinnehaver i deres tjeneste. Dette alternativet ble ansett for å være mer praktisk enn et krav til ny utstedelse og/eller fornying av CCA.
- Tjenestegjøring på flere enn én type eller variant av et luftfartøy (ORO.CC.250): Begrensningene til 3 typer, eller 4 typer med godkjenning fra myndigheten, er det samme som i EU-OPS. Forskjellene som bør anføres,

gjelder fastsettelse av typer og varianter, som er foreslått å samsvare med det aktuelle arbeidet med prosessen for OSD i forbindelse med kabinbesetning.

218. Det er også sikret samsvar med del CC samt ORO.FC og ORO.TC, dersom det har vært relevant.
219. Høringsprosessen viste tydelig bred enighet blant medlemsstatene og berørte parter om behovet for å utarbeide felles kriterier eller standarder på EU-plan for godkjenning av opplæringsorganisasjoner for kabinbesetning, for kvalifisering av instruktører og sensorer og for opplæringsinnretninger. På grunnlag av felles forståelse og enighet om rettsgrunnlaget fra lovgivers side foreslo Byrået derfor å behandle disse sakene i framtidige regelverksforberedende oppdrag.

### **ORO.TC – Teknisk besetningsmedlem under HEMS-, HHO- eller NVIS-drift**

220. De foreslåtte IR-ene i ORO.TC inneholder felles krav til opplæring og kontroll ved drift av et luftfartøy med tekniske besetningsmedlemmer for medisinske nødtjenester med helikopter (HEMS), heisevirksomhet med helikopter (HHOs) og drift med nattsynbilledsystemer (NVIS) i forbindelse med kommersiell lufttransport. Ytterligere særlige krav til opplæring av tekniske besetningsmedlemmer som er relevante for den aktuelle driften, er inntatt i SPA.HEMS, SPA.HHO og SPA.NVIS.
221. Tekniske besetningsmedlemmer eller oppgavespesialister under spesialdrift (arbeid på luftfartøyer) behandles ikke nå i denne underdel. Deres opplæringskrav i forbindelse med særlige oppgaver på luftfartøyer inntas i del SPO og tilhørende AMC og GM. Byrået kan beslutte i en senere fase å endre ORO.TC-kravene slik at de omfatter tekniske besetningsmedlemmer som deltar i bestemte oppgaver på luftfartøyer.
222. De foreslåtte reglene er basert på JAR-OPS 3 underdel O. I tillegg til de generelle endringene beskrevet i CRD 2009-02b pkt. 89ff påpekes følgende endringer:
- Bestemmelsenes virkeområde er bedre definert, og det foreslås en definisjon for tekniske besetningsmedlemmer under HEMS-, HHO- og NVIS-drift i forbindelse med kommersiell lufttransport.
  - Ettersom medisinsk skikkethet for tekniske besetningsmedlemmer ikke er nevnt i de grunnleggende kravene til drift, beholdes de relevante bestemmelsene i JAR-OPS 3 om innledende legeundersøkelse eller -vurdering bare i GM.
  - Bestemmelsene om helikoptertyper og begrensning på største antall typer er i prinsippet innarbeidet fra JAR-OPS 3. Men det ble foretatt noen endringer ettersom det generelt sett ikke er fastsatt noen typer for tekniske besetningsmedlemmer. Enkelte operatører benytter typene fastsatt for flygebesetning. På grunnlag av virkeområdet for HEMS-, HHO- og NVIS-drift bør det tas hensyn til forskjeller i utstyr og prosedyrer. Begrensningene i JAR-OPS 3 innarbeides derfor i AMC ved å kreve at operatøren angir største antall typer i sin driftshåndbok, idet det tas hensyn til det særlige miljøet der tekniske besetningsmedlemmer tjenestegjør.
223. Det er sikret samsvar med ORO.FC og ORO.CC.

**IV. Oversikt over forskjeller****Forskjeller fra EU-OPS / JAR-OPS 3**

224. Nedenstående tabell inneholder en oversikt over forskjellene mellom del ORO og EU-OPS / JAR-OPS 3 og en begrunnelse for hver forskjell.

<b>Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3</b>	<b>Henvisning i EASA-EU</b>	<b>Beskrivelse av forskjell</b>	<b>Begrunnelse</b>
EU-OPS 1.175 bokstav c) nr. 1 og JAR-OPS 3.175 bokstav c) nr. 1	ORO.GEN.105 og ORO.GEN.115	Prinsippet om at en AOC-søker ikke må inneha et AOC utstedt av en annen myndighet med mindre det er særlig godkjent av vedkommende myndigheter, utgår	Denne bestemmelse er overflødig, ettersom et AOC utstedt i samsvar med del ORO vil være gyldig i alle medlemsstater.
1./3.035 Kvalitetssystem	ORO.GEN.200	Ingen henvisning til kvalitetssystem, men til styringssystem, som omfatter sikkerhetsstyring og samsvarskontroll	samsvar med ICAOs SARP-er på SMS
1./3.037 Elementer i programmer for forebygging av ulykker og flysikkerhet	ORO.GEN.200	Program for forebygging av ulykker og flysikkerhet erstattet av ICAOs SMS som gjennomført ved ORO.GEN.200	samsvar med ICAOs SARP-er på SMS
EU-OPS 1.165 bokstav c) nr. 1 pkt. ii) Leie	ORO.AOC.110 bokstav a)	Ingen krav om vilkår i leieavtalen som er del av denne godkjenningen  Merknaden om at eventuelle forskjeller fra kravene i underdel K, L og/eller OPS 1.005 bokstav b) meddeles og aksepteres av myndigheten, utgår	Det anses for å være unødvendig å pålegge vilkår for innleie uten besetning av luftfartøyer registrert i en tredjestat eller innleie uten besetning fra en annen operatør i Fellesskapet, ettersom det betraktes som en variasjon av AOC, og luftfartøyer i henhold til et AOC må overholde del CAT og inneha et luftdyktighetsbevis utstedt i samsvar med del 21.

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
EU-OPS 1.165 bokstav c) nr. 3) pkt. A) Leie	ORO.AOC.110 bokstav d)	Kravet om at myndigheten fritar operatøren fra den relevante bestemmelsen i OPS del 1, utgår	Ved utleie uten besetning fjernes luftfartøyet fra leiers AOC, og luftfartøyet vil bli drevet under leiers driftskontroll. De framtidige EU-reglene om drift av luftfartøyer gjelder bare for EU-operatører. Det er derfor ikke nødvendig å fritta EU-operatører fra de relevante OPS-kravene dersom luftfartøyet brukes av en operatør utenfor EU.
1./3175 pkt. i) nr. 2	ORO.AOC.135 bokstav a)	Henvisning til «vedlikeholdssystem» utgår	Omfattet av forordning (EF) nr. 2042/2003
EU-OPS 1.185 bokstav e) og JAR-OPS 3.185 bokstav d)	–	Det er ikke noe krav om at søknaden om fornying av et AOC må inngis minst 30 dager, med mindre noe annet er avtalt, før utløpet av den foreliggende gyldighetsperioden.	AOC-et utstedes for en ubegrenset periode
JAR-OPS 3.175 bokstav c) nr. 3	–	Ingen plikt for en AOC-søker til å registrere helikoptrene som skal drives i henhold til AOC-et i den stat som er ansvarlig for å utstede AOC-et	Omfattet av forordning (EF) nr. 1008/2008
1./3.155 bokstav a) nr. 1	ORO.MLR.115 bokstav e)	«selv om operatører opphører å være arbeidsgiver for det aktuelle besetningsmedlemmet, forutsatt at dette er fastsatt innenfor tidsrammene fastsatt i bokstav c)» inntatt.	Klarlegging på grunnlag av mottatte reaksjoner.
1./3.155 bokstav a) nr. 2	ORO.MLR.115 bokstav f)	Omfang utvidet til alle registre, ikke bare for flygetjeneste, tjenestetider og hvileperioder. «forutsatt at dette er innenfor tidsrammene fastsatt» inntatt.	Av hensyn til fullstendighet og klarhet på grunnlag av mottatte kommentarer.

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
1./3.1040 bokstav c)	-	Følgende EU-OPS/JAR-OPS 3-tekst ble ikke overført:  «Med mindre noe annet er godkjent av myndigheten, eller fastsatt ved nasjonal lov, må en operatør utarbeide driftshåndboken på engelsk. En operatør kan i tillegg oversette til et annet språk, og bruke, håndboken, eller deler av den.»	Selv om det i EU-OPS/JAR-OPS 3 er fastsatt at driftshåndboken skal utarbeides på engelsk, tillates oversettelse av håndboken til et annet språk. Men ettersom EU betrakter alle offisielle språk som likeverdige, er det tilhørende punktet i EU-OPS/JAR-OPS 3 ikke innarbeidet. Det er dessuten et spørsmål hvorvidt en engelsk driftshåndbok benyttet av en besetning uten engelsk som morsmål ikke utgjør en sikkerhetsrisiko. Dette behandles i standarden kopiert fra EU-OPS/JAR-OPS 3, der det kreves at alt personell skal forstå språket i de deler av driftshåndboken som angår deres oppgaver og plikter.
1./3.1040 pkt. i)	ORO.MLR.100 bokstav g)	Endret for å gjelde bare for de endringer som må meddeles, slik at for eksempel redaksjonelle endringer utelukkes.	Av hensyn til klarheten og tilpasning til ny framgangsmåte for forutgående godkjenninger.
1./3.1055	ORO.MLR.110	Endret slik at reisedagboken kan registreres i en annen form enn trykt papir.  Innholdet i reisedagboken vil bli lagt fram som akseptable samsvarsmåter.	For å fremme fleksibilitet og teknologiske framskritt. Trykt papir ikke angitt i ICAOs SARP-er.

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
Tillegg 1 til OPS 1./3.1065	ORO.MLR.115 bokstav b) og c)	<p>Tabeller for dokumentoppbevaringsperioder slått sammen.</p> <p>Teknisk flylogg utgår.</p> <p>CC-attest inntas.</p> <p>Journaler over doser av kosmisk stråling og solstråling ikke innarbeidet.</p>	<p>Tabeller slått sammen av hensyn til klarheten og for enkelhets skyld.</p> <p>Teknisk flylogg utgår, ettersom den er dekket i luftdyktighetsreglene.</p> <p>CC-attest inntatt for å gjenspeile nye CC-regler.</p> <p>Journaler over doser av kosmisk stråling og solstråling ikke innarbeidet, ettersom dette emnet ikke kommer inn under virkeområdet for flysikkerhet.</p>
<p>Tillegg 1 til EU-OPS 1.005 bokstav a) nr. 31)</p> <p>Tillegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav f) nr. 18)</p>	–	Teksten er ikke innarbeidet	Det er ikke angitt noen kriterier for et forkortet fartøysjefkurs. Art. 14 i grunnforordningen må anvendes.
1/3.105 bokstav d)	ORO.FC.145 bokstav d) + e)	<p>Klarlegging av FSTD-brukergodkjenning</p> <p>Nytt punkt for å sikre fortsatt samsvar og hensiktsmessig styring av endringer i en FSTD som kan ha betydning for operatørens opplæringsprogrammer</p>	<p>Problemer med gjennomføring av EU-OPS / JAR-OPS 3</p> <p>Likhet</p> <p>Tilpasning til ORA.FSTD og ORA.ATO</p>
–	ORO.FC.145 bokstav b)	Nytt punkt inntatt som angir at opplæringskurs skal ta hensyn til obligatoriske OSD-elementer	For å ta hensyn til OSD
1/3.943 bokstav a)	–	Teksten er ikke innarbeidet	Gammel innarbeidingsbestemmelse



Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
EU-OPS 1.955 bokstav a) nr. 2	ORO.FC.105 bokstav b) nr. 3	Teksten er tilpasset JAR-OPS 3.955 bokstav a)	Den måte EU-OPS er skrevet på, angir at en flyger som begynner hos en operatør når flygeren allerede er tidligere kvalifisert som fartøysjef med den tidligere operatøren, må gjennomføre et nytt fartøysjefkurs med den nye operatøren før vedkommende kan utnevnes til fartøysjef av den nye operatøren. JAR-OPS 3 er mer logisk i så måte.
EU-OPS 1.978 bokstav b) + e)	–	Henvisningen til krav om aktuell erfaring er ikke innarbeidet	ATQP kan ikke utvide FCL-krav. Utvidelsen for aktuell erfaring er allerede inntatt i FCL.060.
EU-OPS 1.978 bokstav f)	–	Kravet til en utnevnt stillingsinnehavers ansvar er ikke innarbeidet	Overflødig med de alminnelige og AOC-spesifikke organisasjonskravene
Tillegg 1 til EU-OPS 1.978 bokstav c) nr. 1	–	Det punkt i bokstav c) nr. 1 som gir mulighet til å fastsette en annen tilsvarende metode enn et formelt sikkerhetstilfelle, er ikke innarbeidet	Det lot seg ikke fastslå hva slags alternativ dette kunne være. Et tilsvarende punkt ble inntatt i ACJ til tillegg 1 til JAR-OPS 1.978 bokstav c) nr. 1 pkt. i) nr. 4. EU-OPS-vedlegget er nå AMC, og ordlyden i den tilhørende ACJ later til å antyde at det ville være hensiktsmessig å bruke alternative samsvars måter til å gjøre et slikt alternativ tilgjengelig for alle

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
Tillegg 2 til OPS 1.940 bokstav a) nr. 2	ORO.FC.202 bokstav a) nr. 7	CRM for enkeltflyger inntatt	CRM for enkeltflygere har en rekke særegne faktorer som ikke gjelder for flyginger med flere besetningsmedlemmer
Tillegg 2 til OPS 1.940 bokstav a) nr. 5	ORO.FC.202 bokstav c)	Minste timeantall for enkeltflygerdrift om natten	NPA OPS 65 og ICAO-vedlegg 6 I endring 29 som ble vedtatt av JAAC, EASA og ASC som en av JAAs NPA-er som skulle inntas i de opprinnelige IR-ene
-	ORO.FC.100 bokstav e) nr. 2	Spesifikasjon om FTL for frilansbesetningsmedlemmer inntatt	Etter mandat fra flysikkerhetskomiteen for å klarlegge ansvarsområder med hensyn til samsvar med FTL-krav når flygere arbeider for mer enn én operatør
JAR-OPS 3.988	ORO.TC og definisjoner i vedlegg I	Definisjon av teknisk besetningsmedlem inntatt og omfanget av ORO.TC bedre definert	JAR-OPS 3 underdel O gjelder for andre besetningsmedlemmer enn flygebesetningsmedlemmer. Disse andre besetningsmedlemmene ble identifisert som besetningsmedlemmer under HEMS-, HHO- og NVIS-drift i forbindelse med kommersiell lufttransport. For kabinbesetning krever JAR-OPS 3 allerede samsvar med underdel O i JAR-OPS 1 / EU-OPS

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
JAR.OPS 3.995 bokstav a) nr. 2	GM til ORO.TC	Ifølge JAR-OPS 3 kreves en innledende legeundersøkelse eller -vurdering. I grunnforordningen er rettsgrunnlaget for medisinske krav til kabinbesetningen fastsatt i ER 7.b. Det finnes ikke noe tilsvarende krav for teknisk besetning. Kravene er derfor innarbeidet i samsvar med OPS.001 ToR bare som GM.	Forskjell i rettsgrunnlag
JAR-OPS 3.1030 bokstav a)	-	Tekst om største antall typer er ikke innarbeidet	Ingen typer er fastsatt for tekniske besetningsmedlemmer
-	ORO.TC.105 bokstav b) nr. 2	Spesifikasjon om FTL for frilansbesetningsmedlemmer inntatt	I tråd med endringer for flyge- og kabinbesetning
EU-OPS Underdel O OPS 1.988	Del CC i rammeforordning og vedlegg I til forordning om drift av luftfartøyer	Definisjon av kabinbesetning	Av hensyn til klarhet og juridisk sikkerhet i og med endringene etter at definisjonen ble utarbeidet til offentliggjøring av JAR-OPS 1 i 1993

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
OPS 1.990 bokstav b) nr. 2	ORO.CC.100 bokstav b) nr. 1	Tekst om fastsettelse av minste antall kabinbesetningsmedlemmer	<p>Manglende klarhet i EU-OPS-krav som fører til forskjeller i tolkning og gjennomføring som kan påvirke sikkerheten (særlig ved nødutganger på gulvnivå ved nødsituasjoner og evakuering)</p> <p>For å sikre at fastsettelsen av minste antall kabinbesetningsmedlemmer tar tilstrekkelig hensyn til sertifiserings-spesifikasjonene for kabinbesetningsdrift som gjelder for operatørens unike kabinkonfigurasjon i luftfartøyet (om TC, STC eller endring i TC)</p> <p>Likhet</p>
OPS 1.990 bokstav c)	-	Ekstra kabinbesetningsmedlemmer kreves av myndigheten under særlige omstendigheter	Ikke innarbeidet i del ORO, ettersom punktet er omfattet av artikkel 14 nr. 1 i forordning 216/2008
OPS 1.995 bokstav b)	ORO.CC.110 bokstav a) nr. 2	Minstekrav eller -vilkår til medisinsk skikkethet for å kunne tjenestegjøre som kabinbesetning i forbindelse med kommersiell lufttransport	Forskjell i rettsgrunnlag Detaljerte krav i del MED angir intervaller for legevurderinger og medisinske krav for å vurdere skikkethet
OPS 1.995 bokstav c)	ORO.CC.210 bokstav a)	Minstekrav eller -vilkår til kabinbesetningsattester for å kunne tjenestegjøre som kabinbesetning i forbindelse med kommersiell lufttransport	Forskjell i rettsgrunnlag Detaljerte krav i del CC og del ORO angir at attestene må holdes gyldige

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
OPS 1.1000 bokstav c)	ORO.CC.260 bokstav a) nr. 2	Nytt krav til kontroll av kabinsjefkurs	Forskjell etter høring Tilføyelse av kontroll, idet det anses for å være nødvendig for å sikre at kabinsjefopplæring, i likhet med all annen opplæring, gjennomføres med positivt resultat, og at nødvendig kompetansenivå oppnås
OPS 1.1005 bokstav a) og b)	Del CC (CC.CCA.100) Del ARA Underdel CC	Nytt omfang og vilkår for attest	Forskjell i rettsgrunnlag Beslutning om å godkjenne operatører og/eller opplæringsorganisasjoner er fortsatt medlemsstatens ansvar som i EU-OPS. I motsetning til attestering av sikkerhetsopplæring ifølge EU-OPS må kabinbesetningsattesten holdes gyldig for sammen med listen over kvalifikasjoner i luftfartøytype å attestere at innehaveren er kvalifisert til å tjenestegjøre

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
OPS 1.1005 bokstav b), d) og e)	ORO.AOC.120	Godkjenninger for en operatør til å gjennomføre kabinbesetningsopplæring og/eller utstede attester skal angis i driftsspesifikasjonene i AOC.	Forskjell i rettsgrunnlag For å sikre en viss harmonisering av prosessene er det inntatt grunnleggende felles bestemmelser i ORO.AOC for operatører (og i del ARA underdel CC, for opplæringsorganisasjoner)
OPS 1.1010	ORO.CC.125 ORO.CC.130	Omstillings- og differanseopplæring plasseres i egne regler	Forskjell etter høring Ny regel og ordlyd for differanseopplæring som skiller seg klart fra luftfartøyspesifikk opplæring og operatørens omstillingsopplæring
-	ORO.CC.125 bokstav b) ORO.CC.130 bokstav c)  ORO.CC.250 bokstav b)	Henvisninger til OSD	For å ta hensyn til OSD inntas nytt punkt som angir at opplæringskurs må ta hensyn til obligatoriske OSD-elementer  Ordlyden i ORO.CC.205 bokstav b) om fastsettelse av varianter som nye typer omfatter et par endringer for å sikre samsvar med bestemmelsene som vil bli fastsatt på grunnlag av OSD

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
-	ORO.CC.110 bokstav b) nr. 2	Spesifikasjon om FTL for frilansbesetningsmedlemmer inntatt	Etter mandat fra flysikkerhetskomiteen for å klarlegge ansvarsområder med hensyn til samsvar med FTL-krav når kabinbesetning arbeider for mer enn én operatør
OPS 1.1015 bokstav c)	ORO.CC.140 bokstav e) nr. 3	Tilføyelse av gyldighetsperiode for treårige opplæringslementer i gjentatt opplæring	Forskjell etter høring For å ta hensyn til manglende klarhet i EU-OPS når det gjelder nøyaktig gyldighetsperiode for opplæringslementer som skal dekkes i intervaller som ikke overstiger 3 år
OPS 1.1020	ORO.CC.145 bokstav c)	Tilføyelse av gyldighetsperiode	For å ta hensyn til manglende klarhet i EU-OPS på dette punktet  Ettersom AMC/GM ikke kan motsi en regel, tilføyes bestemmelser først i avsnitt 2 i JAR-OPS 1 (IEM OPS 1.1020 bokstav a)) om gjeldende gyldighetsperiode og fleksibilitet for operatører til å erstatte oppfriskingsopplæring med gjentatt opplæring på visse vilkår
Tillegg 1 til OPS 1.1005 bokstav h) nr. 1 pkt. i)	-	Tekst om grunnleggende CRM-kurs for nåværende medlemmer av kabinbesetningen innen neste gjentatte opplæring er ikke innarbeidet	Gammel overgangsbestemmelse ikke lenger relevant

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
Tillegg 1 til OPS 1.1010 bokstav j)	–	Tekst om grunnleggende opplæring i unngåelse av smittsomme sykdommer er ikke innarbeidet	Gammel overgangsbestemmelse ikke lenger relevant
Tillegg 1 til OPS 1.1015 + Tillegg 1 til OPS 1.1020	ORO.CC.140 bokstav c) nr. 2 pkt. ii) ORO.CC.145 bokstav b) nr. 3	Opplæring i sikkerhetsdør i førerkabin inntatt som treårig element i gjentatt opplæring og oppfriskingsopplæring	Forskjell etter høringen, idet det tas hensyn til kabinbesetningens betydning i nødssituasjoner
JAR-OPS 3 Underdel O Tillegg 1 til JAR-OPS 3.988 bokstav c)	Del ORO Underdel CC	Lettelser fra opplæringselementer som ikke skal dekkes i henhold til JAR-OPS 3 av kabinbesetning i helikopter, er ikke særlig angitt	Del ORO viser til «luftfartøy», så alle regler gjelder for drift med fly og helikoptre, og listen over lettelser er ikke nødvendig lenger, ettersom de foreslåtte reglene gjør det klart at opplæring skal dekkes for utstyr «dersom det medbringes om bord», og/eller dersom det er «relevant for luftfartøyet som skal drives» bare «dersom det er slik utstyr»

### **Forskjeller fra ICAO-vedlegg 6 for del ORO**

225. Følgende tabell inneholder en oversikt over standarder i ICAO-vedlegg 6 del I og del III avsnitt 1 og avsnitt 2 i sammenheng med denne uttalelse<sup>36</sup> som man enten vurderer ikke å innarbeide eller innarbeide på en måte som ikke er i samsvar med de tilsvarende standardene i ICAO-vedlegg 6. Noen av de nevnte elementene kommer ikke inn under grunnforordningen og må kanskje behandles av medlemsstatene.

<sup>36</sup> Særlig vurderes ikke ICAO-standardene om vedlikehold og operatørens vedlikeholdskontroll her.



Henvisning i vedlegg 6 del I/III	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell
Del I 9.4.5.3	ORO.FC.202	Innledende kontroll i enkeltflygerrollen og i et driftsrepresentativt miljø ikke særlig nevnt
Del I 9.4.4.1 Del III avsnitt II 7.4.3.1	ORO.FC.130/230/330	<p>Bare én ferdighetskontroll for operatøren kreves før VFR-flyging om dagen med fly i ytelsesklasse B i sesonger på ikke mer enn 8 sammenhengende måneder</p> <p>Ferdighetskontroller kan gjennomføres i bare én type for flygebesetningsmedlemmer som deltar i helikopterdrift om dagen og langs ruter der det navigeres etter visuelle landemerker med et ikke-komplekst motordrevet helikopter, forutsatt at den typen som det er lengst siden sist benyttes</p> <p>Årlig ferdighetskontroll for kommersiell lufttransport av passasjerer i henhold til visuellflygeregler (VFR) om dagen, som starter og slutter på samme flyplass eller driftssted med en største varighet på 30 minutter, eller innenfor et lokalt område angitt av vedkommende myndighet, med propelldrevne enmotorsfly som har en største sertifisert masse ved avgang på høyst 5 700 kg, og som befordrer høyst seks personer medregnet flygeren, eller enmotors helikoptre som befordrer høyst seks personer medregnet flygeren.</p>
Del I 9.1.2	-	Lisensiering av radiooperatører kommer ikke inn under grunnforordningen og forblir medlemsstatenes ansvar.
Del I 9.1.3	ORO.FC.110	Lisensiering av flymaskinister kommer ikke inn under grunnforordningen og forblir medlemsstatenes ansvar.
Del I 9.1.4	-	Flynavigatør kreves ikke. Lisensiering av flynavigatører kommer ikke inn under grunnforordningen og forblir medlemsstatenes ansvar.

Henvisning i vedlegg 6 del I/III	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell
Del I 9.4.3.5 og 9.4.3.6	ORO.FC.105 bokstav c)	36-månedersperiode for flyplasser for flygebesetning som tjenestegjør på fly i ytelsesklasse B i henhold til VFR om dagen, i stedet for 12 måneder.
Del I 10.3 bokstav b) - f) Del III 8.3 bokstav b) - f)	-	Ingen særlig kunnskap, opplæring, erfaring eller gyldighetsperiode angitt med hensyn til flyklarere.

## V. Liste over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag

226. Nedenstående tabell inneholder en oversikt over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag som er relevante for del ORO. Med hensyn til underdel GEN utgår disse hovedsakelig fra behovet om å gjennomgå de relevante ARO- og ORO-bestemmelsene om sikkerhetsstyring og risikovurdering etter offentliggjøringen av det nye ICAO-vedlegg 19 om sikkerhetsstyringsstandarder og anbefalt praksis og i tråd med gjennomføringen av EASP.

Del, regelhenvisninger	Virkeområde	Henvisning til RMP
ORO.GEN.120	Utarbeide GM om hvordan det skal godtgjøres at sikkerhetsformålet i gjennomføringsregelen oppfylles når det søkes om godkjenning av en alternativ samsvarsmåte.	MDM.094 a + b
ORO.GEN avsnitt 2	Gjennomgå krav i lys av nyeste utvikling i ICAO (offentliggjøring av nytt vedlegg 19), særlig ta hensyn til styring av sikkerhetsrisikoer fra interaksjon med andre organisasjoner / som kan besørgeres bedre av organisasjoner som den egne organisasjonen interagerer med.	MDM.094 a+b
ORO.AOC.125	Ta hensyn til ikke-kommersiell drift av luftfartøyer underlagt et AOC.	OPS.075
ORO.FC	Gjennomgå og ajourføre bestemmelser om administrasjon av besetningsressurser, idet det tas hensyn til erfaring de siste par årene.	OPS.094

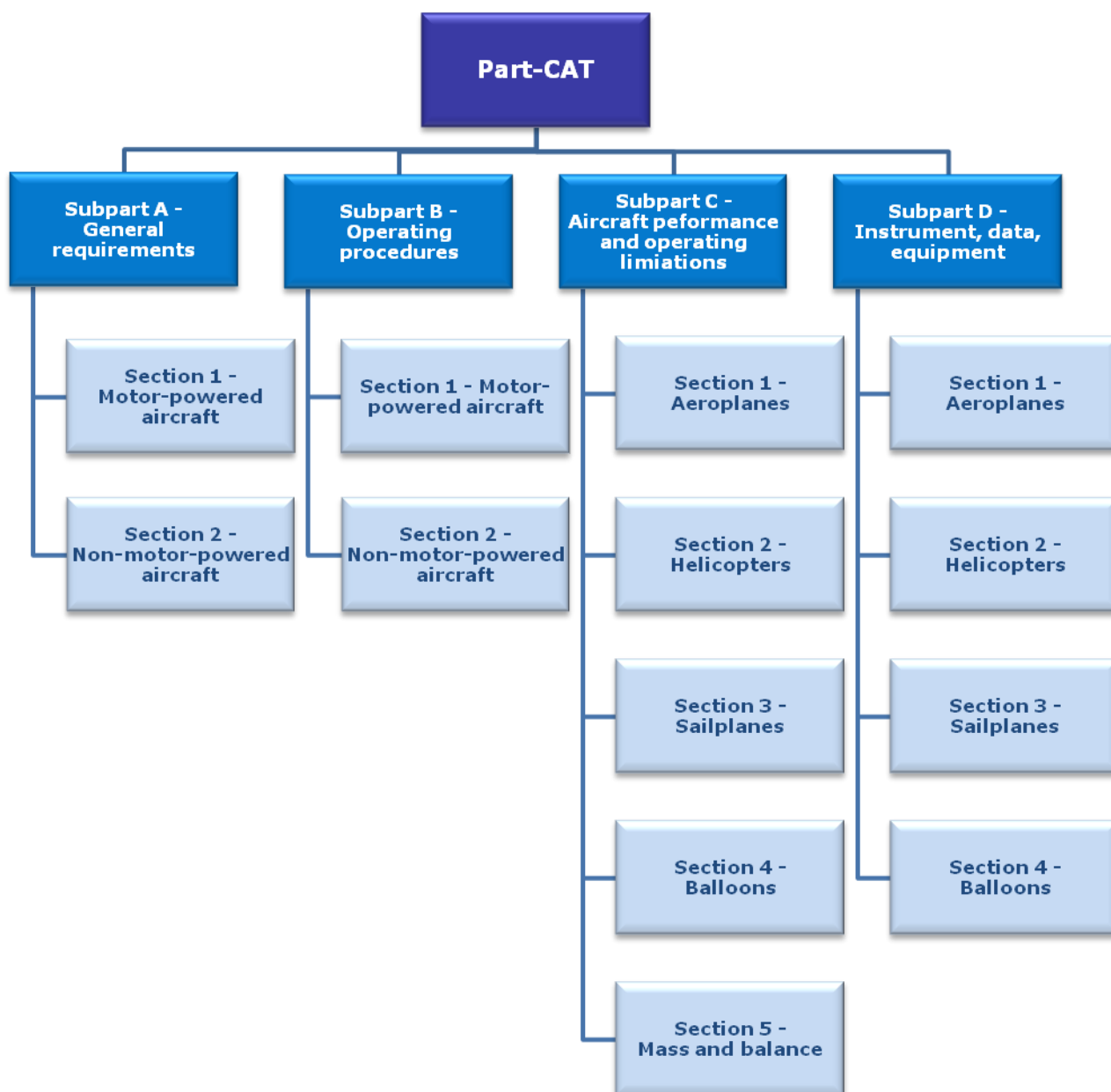
Del, regelhenvisninger	Virkeområde	Henvisning til RMP
ORO.FC	Utarbeide alternativt opplærings- og kvalifiseringsprogram for helikopterdrift i forbindelse med kommersiell lufttransport.	OPS.088 a+b

### **Vedlegg IV – del CAT(A,H)**

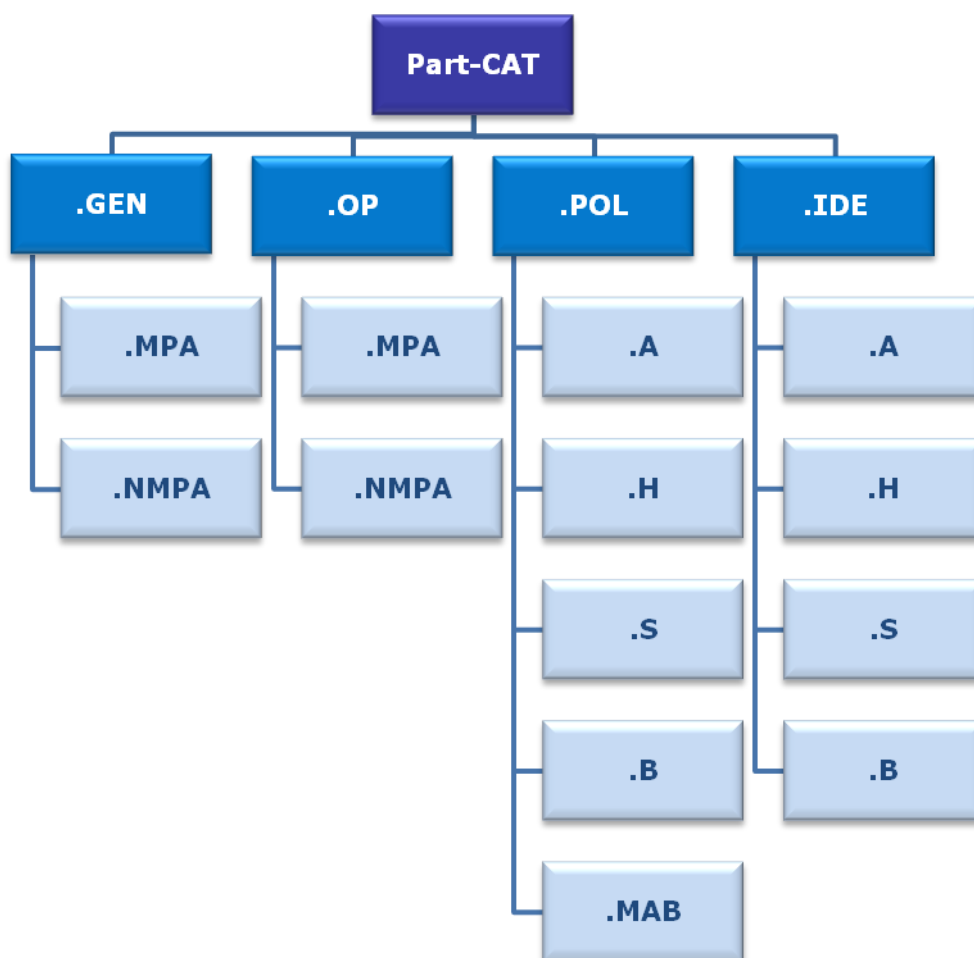
#### **I. Virkeområde**

227. Del CAT inneholder tekniske krav til kommersiell lufttransport med fly, helikoptre, seilfly og ballonger. Den består av fire underdeler som er videre delt inn i avsnitt som inneholder regler for hver enkelt luftfartøykategori. Enkelte avsnitt er videre delt inn i kapitler.
228. Strukturen i underdelene kan sammenlignes med strukturen i de grunnleggende kravene i vedlegg IV til grunnforordningen, EU-OPS / JAR-OPS 3 og ICAO-vedlegg 6 del I.
229. Regelstrukturen, særlig avsnittene og kapitlene, er utarbeidet slik at kravene til ytterligere luftfartøykategorier, eller særlig drift, kan tilføyes i framtiden uten behov for å foreta endringer i den eksisterende regelteksten eller den eksisterende strukturen. Det bør anføres at det i framtidige regelverksforberedende oppdrag vil bli utarbeidet krav til luftskip, luftfartøyer med tiltrotor og fjernstyrte fly.
230. Figur 9 og figur 10 inneholder en oversikt over strukturen i del CAT.
231. Denne forklarende note angir bare avsnittene om kommersiell lufttransport med fly og helikoptre:
- CAT.GEN.MPA,
  - CAT.OP.MPA,
  - CAT.POL.A, CAT.POL.H, CAT.POL.MAB, og
  - CAT.IDE.A, CAT.IDE.H.

**Figur 9: Struktur i del CAT – Overskrifter**



Figur 10: Struktur i del CAT – Regelidentifikasjon



## II. Oversikt over reaksjoner

232. De mottatte reaksjonene viste i sin alminnelighet samlet støtte til CRD-versjonen av del CAT.
233. De fleste berørte parter støttet nivået av tilpasning mellom de foreslåtte reglene og EU-OPS og JAR-OPS 3, den foreslåtte balansen mellom gjennomføringsregler og AMC-materiale og den foreslåtte regelstrukturen.
234. CRD-teksten for kommersiell lufttransport med helikoptre førte til innsigelser på enkelte områder, mens for kommersiell lufttransport med fly ble de fleste delene av teksten samlet sett godtatt.

## III. Oversikt over forskjeller

### Forskjeller fra EU-OPS / JAR-OPS 3

235. EU-OPS- og JAR-OPS 3-regler som inneholder et sikkerhetsformål, er bevart som IR. EU-OPS- og JAR-OPS 3-regler som utvetydig inneholder en måte å overholde et sikkerhetsformål på, er flyttet til AMC-nivå. I mange tilfeller ble tilleggene til

- EU-OPS og JAR-OPS 3 ansett som en samsvarsmåte og er innarbeidet som AMC. I slike tilfeller der det ikke var mulig å skille klart mellom et sikkerhetsformål og en måte å overholde et sikkerhetsformål på, er regelteksten beholdt som IR.
236. I tilfeller der det ble påvist behov for en mer forholdsmessig framgangsmåte, foreslo Byrået en regeltekst med et sikkerhetsformål og en AMC. Byrået foretok imidlertid ikke noen vesentlige endringer i regelinnholdet, unntatt for å variere tekstnivået mellom IR og AMC.
237. Det bør også anføres at innholdet i tillegg 1 til OPS 1.005 bokstav a), drift av fly i ytelsesklasse B, tillegg 1 til OPS 3.005 bokstav f), drift av små helikoptre (VFR (visuellflygeregler) bare om dagen) og tillegg 1 til OPS 3.005 bokstav g), drift i lokalt område (bare VFR om dagen) er innarbeidet i de relevante avsnittene, dersom det er relevant.
238. Byrået mener likevel at reglene krever ytterligere gjennomgåelse med hensyn til forholdsmessighet og de lettelseskriterier som ble anvendt i EU-OPS/JAR-OPS 3. Det vil derfor planlegge i sitt RM-program et oppdrag for å gjennomgå reglene om kommersiell lufttransport i forbindelse med ikke-komplekse motordrevne luftfartøyer og bruken av dem i definerte områder.
239. EU-OPS- og JAR-OPS 3-regelteksten som angir et alternativ til en IR, utgår av juridiske grunner. Slike alternativer må håndteres ved hjelp av framgangsmåtene i artikkel 14 i grunnforordningen. EU-OPS- og JAR-OPS 3-regeltekst som ble flyttet til AMC-nivå, og som anga et alternativ til en AMC uten å godtgjøre at kravene til sikkerhetsformål ble oppfylt fullt ut, utgår. En slik alternativ AMC kan imidlertid følges opp av operatører som bruker framgangsmåten for alternative samsvarsmåter, forutsatt at det godtgjøres at sikkerhetsformålet kan oppfylles.
240. Tekst som er innarbeidet i AMC-materiale, og som krevde godkjenning fra vedkommende myndighet som alternativ samsvarsmåte, utgår ettersom den ville være dekket gjennom framgangsmåten for alternative samsvarsmåter.
241. EU-OPS / JAR-OPS 3-regeltekst som også er dekket i vedlegg IV i grunnforordningen, er beholdt, og en henvisning til grunnforordningen er tilføyd.
242. EU-OPS / JAR-OPS 3-regeltekst av en forklarende art er innarbeidet som GM. Merknader er enten blitt revidert inn i AMC-bestemmelser, der de er behandlet som fotnoter innarbeidet som GM, eller utgår dersom de ikke tilfører tilstrekkelige nye elementer.
243. Regler som inneholdt bestemmelser som var «akseptable for myndigheten», er konsekvent revidert gjennom alle underdelene som «operatøren skal angi i driftshåndboken ...». Byrået benyttet denne metoden for å angi en definert framgangsmåte for hvordan vedkommende myndighet skulle gjøres oppmerksom på slike elementer.
244. Nedenstående tabell inneholder en oversikt over planlagte forskjeller fra EU-OPS og JAR-OPS 3. Forskjellenes art og begrunnelse er nærmere beskrevet i tekst nedenfor.

**Tabell 6: Forskjeller fra EU-OPS / JAR-OPS 3**

<b>Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3</b>	<b>Henvisning i EASA-EU</b>	<b>Beskrivelse av forskjell</b>	<b>Begrunnelse</b>
1./3.125 bokstav a) nr. 4	CAT.GEN.MPA.180 bokstav a) nr. 5	AOC skal være en bekreftet gyldig kopi, mens i EU-OPS / JAR-OPS 3 sto det original eller kopi av AOC.	Tilpasning til ICAO endring 30
-	CAT.GEN.MPA.180 bokstav a) nr. 9	Reisedagbok skal medbringes, mens dette ikke var obligatorisk i EU-OPS / JAR-OPS 3.	Samsvar med artikkel 29 i Chicago-konvensjonen.
1.192	CAT.OP.MPA.106	Forutgående godkjenning som kreves for bruk av en avsidesliggende flyplass som bestemmelsesflyplass med fly.	Bruk av en avsidesliggende flyplass utsetter luftfartøyet og passasjerene for en større risiko enn ved drift der en alternativ bestemmelsesflyplass er tilgjengelig. Hvorvidt en flyplass er klassifisert som en avsidesliggende flyplass, avhenger ofte av hvilket luftfartøy som brukes til å drive flyplassen. Vedkommende myndighet bør derfor vurdere om alle mulige midler er tatt i bruk for å dempe den større risikoen.
1./3.255	CAT.OP.MPA.150	Retningslinjene for drivstoff og eventuelle endringer i dem krever forhåndsgodkjenning.	Byrået deler de berørte parters oppfatning at kravene til retningslinjer for drivstoff er et sikkerhetskritisk krav som derfor bør forutsette forhåndsgodkjenning.
Tillegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav c)	-	Kortvarig flyging utenfor HV-kurven utgår.	Dette anses for å være i konflikt med 4.a i vedlegg IV til grunnforordningen.

Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
1./3.620	CAT.POL.MAB.100 bokstav f)	Tilleggs-kriterier for godkjenning av standardmasser for andre lasteenheter enn passasjerer og bagasje er inntatt	For å gi operatørene mer fleksibilitet
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 bokstav a)	Godkjenning til å utelate data fra masse- og balansedokumentasjonen fjernes	Ettersom det er planlagt at disse dataene ikke mangler, men angis et annet sted
1./3.625	CAT.POL.MAB.105 bokstav e)	Bestemmelsene om masse- og balansedokumentasjon er utvidet for å dekke bruk av forskjellige typer masse- og balansesystemer om bord.	For å ta hensyn til eksisterende systemer som ikke er dekket tidligere
1.635	CAT.IDE.A.110	Krav til reservesikringer er ajourført	I tråd med ICAO og JAA NPA-OPS 43 <sup>37</sup>
1.665	CAT.IDE.A.150	Krav til TAWS-klasse A og klasse B er inntatt	I tråd med JAA NPA-OPS 39B <sup>38</sup>
1.675	CAT.IDE.A/H.165	Første del av det opprinnelige kravet til utstyr for flyging under isforhold utgår.	Det er allerede dekket i grunnleggende krav 2.a.5
Bestemmelser om registratorer	CAT.IDE.A/H.185/190/195/200	FDR-krav ajourført. Dataforbindelsesregistrering obligatorisk	JAA NPA OPS 39C <sup>39</sup> , 48A <sup>40</sup> , 67 <sup>41</sup>
1./3.790	CAT.IDE.A/H.250	Bestemmelse som krever bruk av halon fjernet	For å samsvare med forordning (EF) nr. 1005/2009 <sup>42</sup>

<sup>37</sup> NPA-OPS 43 (JAR-OPS 1) Circuit Protection Devices.

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

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

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

<sup>41</sup> NPA-OPS 67 (JAR-OPS 3) Type IVA FDRs.

<sup>42</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1005/2009 av 16. september 2009 om stoffer som bryter ned ozonlaget. EUT L 286 av 31.10.2009, s. 1.



Henvising i EU-OPS / JAR-OPS 3	Henvising i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell	Begrunnelse
1./3.730	CAT.IDE.A.205	1. Et system for sikring av overkroppen (UTR) kreves på små fly. 2. Definisjon av UTR inntas	1.JAA NPA 26-20 <sup>43</sup> . 2. for å sikre fleksibilitet for eksisterende konstruksjonsløsninger
1./3.680	-	Kravet til en indikator for kosmisk stråling utgår.	Utgår fordi grunnforordningen, som bare angår demping av sikkerhetsrisiko, ikke gir rettslig grunnlag til å innarbeide det, dvs. helsegrunner, og for å unngå overlapping med annen fellesskapslovgivning, (rådsdirektiv 96/29/Euratom av 13. mai 1996 <sup>44</sup> ).

### **Forskjeller fra ICAO-vedlegg 6**

245. Nedenstående tabell inneholder en oversikt over kravene i ICAO-vedlegg 6 som anses enten for å være ikke innarbeidet eller innarbeidet på en måte som ikke gir minst et tilsvarende sikkerhetsnivå som angitt i standardene i ICAO-vedlegg 6.

<sup>43</sup> NPA 26-20 UPPER TORSO RESTRAINT INSTALLATION ON TRANSPORT CATEGORY (PASSENGER) AEROPLANES WITH MAXIMUM TAKE-OFF WEIGHT < 5700 KG.

<sup>44</sup> Rådsdirektiv 96/29/Euratom av 13. mai 1996 om fastsettelse av grunnleggende sikkerhetsstandarder for vern av helsen til arbeidstakere og allmennheten mot fare forårsaket av ioniserende stråling, EUT L 159 av 29.6.1996, s. 1-114.

**Tabell 7: Forskjeller fra ICAO-vedlegg 6**

<b>Henvisning i vedlegg 6 del I/III</b>	<b>Henvisning i EASA-EU</b>	<b>Beskrivelse av forskjell</b>
Vedlegg 6 del I 6.3.1.2.3	CAT.IDE.A.190 bokstav a) nr. 1 og bokstav b) nr. 3	Gjennomføringsdatoer for FDR av type I i CAT.IDE gjelder for CofA utstedt etter juli 1990 i stedet for januar 1989
Vedlegg 6 del I 6.3.1.2.4	CAT.IDE.A.190 bokstav a) nr. 1 og bokstav b nr. 2	Gjennomføringsdatoer for FDR av type II i CAT.IDE gjelder for CofA utstedt etter juli 1990 i stedet for januar 1989
Vedlegg 6 del I 6.3.1.2.12 og 13	CAT.IDE.A.190	Største prøvetakings- og registreringsintervall for visse parametere ikke gjennomført
Vedlegg 6 del I 6.3.1.3 og	CAT.IDE.A.190	Avvikling av gamle minnemedier for FDR-er ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del I 6.3.2.1.1	CAT.IDE.A.185 bokstav a)	CVR for lette fly ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del I 6.3.2.2	CAT.IDE.A.185	Avvikling av gamle minnemedier for CVR-er ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del I 6.3.2.3	CAT.IDE.A.185 bokstav b)	Ettermontert utvidelse av registreringsvarighet til to timer for CVR-er ikke gjennomført
Vedlegg 6 del I 6.3.3.1.2	CAT.IDE.A.195	Ettermontering av registrering knyttet til dataforbindelseskommunikasjon ikke gjennomført
Vedlegg 6 del I 6.3.3.3	CAT.IDE.A.195	Korrelasjon mellom registrering knyttet til dataforbindelseskommunikasjon og CVR-registrering ikke gjennomført
Vedlegg 6 del I 6.3.4.5.2	CAT.IDE.A.200	Konfigurasjon av dobbelt kombinasjonsregistrator for MCTOM på over 15 000 kg ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del I 6.5.2.1 bokstav b)	CAT.IDE.A.285	Medbringelse av redningsvester ved rutflyging over vann utenfor glideavstand fra land, for alle andre landfly (som ikke drives i samsvar med 5.2.9 eller 5.2.10) ikke gjennomført

Henvisning i vedlegg 6 del I/III	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell
Vedlegg 6 del I 6.6	CAT.IDE.A.305	CAT.IDE inneholder fritak for ytterligere overlevingsutstyr ikke angitt av ICAO
Vedlegg 6 del I 6.19.2 og 3	CAT.IDE.A.350	Oppløsning på 7,62 m for transponder som rapporterer trykkehøyde, ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del I, vedlegg 8, 3.1	CAT.IDE.A.185 bokstav d) og e)	I CAT.IDE gjelder ikke kravet om å begynne registrering under førerkabinkontroller for alle fly. Det avhenger av datoen for utstedelse av det enkelte CofA
Vedlegg 6 del I, tillegg 8, 4	–	Krav til flybårne bilderegistratorer er ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del I, tillegg 8, 6	–	Krav til dataregistreringssystemer for luftfartøyer (ADRS) er ikke gjennomført
Vedlegg 6 del I, tillegg 8, 7.1	–	Krav til å overvåke de innebygde prøvingsfunksjonene for ferdskrivere og flygedataregistrator (FDAU), dersom slike er installert, er ikke gjennomført
Vedlegg 6 del III, 4.3.1.3	CAT.IDE.H.190	Avvikling av gamle minnemedier for FDR-er er ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del III, 4.3.1.4	CAT.IDE.H.190 bokstav b)	I CAT.IDE kan den nødvendige registreringsperioden være mindre enn 10 timer, avhengig av klasse og utstedelsesdato for det enkelte CofA
Vedlegg 6 del III, 4.3.2.2	CAT.IDE.H.185	Avvikling av gamle minnemedier for CVR-er er ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del III, 4.3.2.3	CAT.IDE.H.185 bokstav b)	Ettermontert utvidelse av registreringsperiode for CVR er ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del III, 4.8.2 og 3	CAT.IDE.H.240	Krav til oksygen for helikoptre med trykkabin ikke gjennomført
Vedlegg 6 del III, tillegg 5, 3	CAT.IDE.H.185 bokstav d) og e)	I CAT.IDE gjelder ikke kravet til å begynne registrering under førerkabinkontroller for alle helikoptre. Det avhenger av utstedelsesdato for det enkelte CofA

Henvisning i vedlegg 6 del I/III	Henvisning i EASA-EU	Beskrivelse av forskjell
Vedlegg 6 del III, tillegg 5, 4	–	Krav til flybårne bilderegistratorer er ikke gjennomført.
Vedlegg 6 del III, tillegg 5, 6	–	Krav til å overvåke de innebygde prøvingsfunksjonene for ferdskrivere og flygedataregistrator (FDAU), dersom slike er installert, er ikke gjennomført
Vedlegg 6 del I tillegg C	Rullebaneforhold	Definisjonen er tilpasset EU-OPS/JAR-OPS 3. Regelverksforberedende oppdrag OPS.005 vil omfatte en gjennomgåelse av definisjonen av rullebaneforhold.
Vedlegg 6 del III tillegg A	Kategori A/B-helikopter	Definisjon tilpasset CS-definisjoner (JAR-OPS 3).

#### IV. Liste over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag

246. Under høringen av berørte parter ble det identifisert en rekke punkter som, dersom de skulle vært behandlet i denne uttalelse, ville gått langt utenfor Byråets mandat til å innarbeide innholdet i eksisterende regler. Disse punktene er imidlertid dokumentert og vil bli behandlet i egne regelverksforberedende oppdrag med sikte på en hensiktsmessig høring av berørte parter. Nedenstående tabell inneholder en oversikt over disse foreslåtte regelverksforberedende oppdragene.

**Tabell 8: Foreslåtte regelverksforberedende oppdrag**

<b>Del, regelhenvisninger</b>	<b>Virkeområde</b>	<b>Henvisning til RMP</b>
Vedlegg I, del CAT, del SPA, del NCC, del NCO, del SPO	Den første redaksjonelle gjennomgåelse av OPS-gjennomføringsreglene og AMC/GM vil omfatte klarlegging av definisjonen av atskilt rullebane i OPS.047 og visse punkter for å sikre samsvar med de nyest endringene i ICAO-vedlegg 6 som ikke inngår i denne uttalelse. Dette regelverksforberedende oppdraget skal etter planen begynne i 2013.	OPS.005 Ajourføring av gjennomføringsregler for EASA OPS
OPS	Gjennomgåelse av reglene med hensyn til krav som gjelder innledende og kontinuerlig luftdyktighet, og som derfor mer hensiktsmessig kan inntas i del 21, del 145 eller del M.	MDM.047
CAT.POL.H.420	Drift med enmotors helikoptre i ugjestmilde områder utenfor tettbygde områder	OPS.049
CAT.POL.MAB.100	Generell vurdering av kravene til veiing av luftfartøyer for å innarbeide dem i del M. Særlig en gjennomgåelse av hvilke enheter som har rett til å gjennomføre veiing av luftfartøyer ønskes av berørte parter, for å vurdere om veiing kan gjennomføres bare av organisasjoner i henhold til del M / del 145 eller også av tredjeparter som arbeider i henhold til de godkjente organisasjonenes kvalitetssystemer.	MDM.047
CAT.IDE.A.175	Forslag om å kreve et flytelefonsystem uavhengig av luftfartøyets størrelse dersom typen drives av flere besetningsmedlemmer. Mange lette enmotors luftfartøyer som benyttes til grunnleggende opplæring, har faktisk dette allerede.	OPS.065
CAT.IDE.H.115	Forslag om å tillate bruk av ny teknologi for landingslys på helikopter (f.eks. LED) som kan gi lys på alternative måter for å «lyse opp bakken foran og under helikopteret og bakken på hver side av helikopteret».	OPS.065
CAT.IDE.H.130 pkt. i)	Forslag om å kreve kartholder for all nattdrift.	OPS.065

Del, regelhenvisninger	Virkeområde	Henvisning til RMP
CAT.IDE.H.280	Annet enn bærbare peilesendere skal anses som akseptable: De kan være like effektive som ELT (AD), særlig ettersom fysisk forbindelse mellom ELT (AD) og antennen kan bli brutt under ulykker.	OPS.065
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	En overhaling av EU-OPS underdel E. Dette angår særlig regler om APV-drift, LTS CAT I-drift, OTS CAT II-drift og drift med EVS, nylige endringer i ICAOs SARP-er, nye teknologiske fremskritt, f.eks. syntetiske siktsystemer (SVS).	OPS.083
Del CAT	<p>Tilpasning til ICAO med hensyn til:</p> <p>i) registrering av dataforbindelseskommunikasjon – innarbeiding av JAA NPA-OPS.48A. Utvides til alle fly og helikoptre som bruker programmer for dataforbindelseskommunikasjon av kravene om å registrere dataforbindelseskommunikasjonen på en forskriftsmessig opptaker,</p> <p>ii) nye transportkrav til turbindrevne fly med MCTOM på under 5 700 kg om å være utstyrt med FDR eller ADRS eller AIR og om CVR eller CARS,</p> <p>iii) utvikling av bruken av opptakere som bruker frekvensmodulasjon, og av magnetbåndopptaker, for fly og helikoptre,</p> <p>iv) fly med MCTOM på over 15 000 kg der TC utstedes for første gang 01.01.16 eller senere, og som må være utstyrt med både CVR og FDR, skal være utstyrt med to kombinasjonsregistratorer (FDR/CVR),</p> <p>v) utvidelse av den nødvendige registreringsperioden for alle CVR til 2 timer fra og med 01.01.16, for helikoptre og fly.</p>	<p>OPS.007</p> <p>MDM.073</p> <p>OPS.090</p> <p>OPS.091</p> <p>OPS.092</p>

Del CAT	Ajourføre FDR-parameterlisten, herunder parameterytelsen, for å sikre samsvar med ED-112.  Endring av bestemmelsene om FDR-vedlikehold (etter en anbefaling på grunnlag av en undersøkelse av en flyulykke).	OPS.023  MDM.099
CS-29	Avvik via HV-diagrammet for CS-29-rotorluftfartøy.  Gjennomgå CS-29 og vurdere utarbeidelse av supplement til TC-grunnlag, og gjennomgå HFM for helikoptre i drift i lys av lettelsen i tillegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav c). <sup>45</sup>	27&29.027

## V. CAT.GEN: Underdel A – Alminnelige krav

247. Denne underdel inneholder alminnelige krav til kommersiell lufttransport. Den inneholder to avsnitt:

- Avsnitt 1 – Motordrevne luftfartøyer, og
- Avsnitt 2 – Ikke-motordrevne luftfartøyer.

248. Denne uttalelse omfatter bare kravene for avsnitt 1.

### CAT.GEN.MPA: Avsnitt 1 – Motordrevne luftfartøyer

#### *Alminnelige bestemmelser*

249. Dette avsnitt innarbeider deler av underdel B i EU-OPS og JAR-OPS 3. Det angår NPA OPS.GEN avsnitt I, V og VI og OPS.CAT avsnitt I.

#### *EU-OPS / JAR-OPS 3-regler innarbeidet i del ORO*

250. Følgende regler i underdel B innarbeides i del ORO og inntas ikke i dette avsnitt:

- OPS 1./3.005 Alminnelige bestemmelser omfattes av rammeforordningen om drift av luftfartøyer, del M, grunnleggende krav i grunnforordningen, ORO.FC,
- OPS 1./3.030 Minsteutstyrslistene – Operatørens ansvar omfattes av ORO.MLR,
- OPS 1./3.035 Program for forebygging av ulykker og flysikkerhet omfattes av ORO.GEN.200,
- OPS 1./3.037 omfattes av ORO.GEN.200,
- OPS 1./3.155 omfattes av ORO.SEC,
- OPS 1./3.165 Leie omfattes av ORO.AOC.

<sup>45</sup> Se også ovenstående tabell 1, der det er nevnt at lettelsen ikke er innarbeidet på grunn av motstrid med 4.a i vedlegg IV til grunnforordningen

**CAT.GEN.MPA.100 Besetningens ansvar**

251. Denne regelen innarbeider OPS1./3.085 bokstav a), b), d). Bokstav b) nr. 5 ble innarbeidet i tråd med drøftelsen i flysikkerhetskomiteen for særlig å ta hensyn til besetningsmedlemmer som arbeider for mer enn én operatør. Slike elementer som allerede omfattes av vedlegg IV i grunnforordningen, er beholdt, og en henvisning til vedlegg IV er tilføyd.

**CAT.GEN.MPA.105 Fartøysjefens ansvar**

252. Denne regelen innarbeider OPS 1./3.085 bokstav f). Med sikte på å kombinere fartøysjefens samlede ansvar i én regel, er følgende slått sammen med denne regelen: OPS 1/3.330 og OPS 1.420 bokstav d) nr. 2, bokstav d) nr. 3.

**CAT.GEN.MPA.180 Dokumenter, håndbøker og opplysninger som skal medbringes**

253. De foreslåtte IR-ene er basert på eksisterende krav i EU-OPS og JAR-OPS 3, med følgende vesentlige forskjeller:

- Medbringelse av «dokumenter» i elektronisk format er blitt utvidet til å omfatte sertifikater og håndbøker for å ta hensyn til den økende bruken av elektroniske midler. Europaparlaments- og rådsdirektiv 1999/93/EF om en fellesskapsramme for elektroniske signaturer<sup>46</sup> fastsetter ordningen for originaler i elektronisk format, dvs. elektronisk signatur.
- Dersom en kopi av AOC medbringes i stedet for originalen, må det være en sertifisert gyldig kopi, noe som ikke var angitt i EU-OPS / JAR-OPS 3. Endringen ble foretatt for å sikre samsvar med standardene i ICAO-vedlegg 6. Veiledningsmateriale om hvordan denne regelen skal overholdes, vil bli gitt i det tilhørende ED-vedtaket.
- Reisedagboken skal medbringes, noe som ikke var angitt i EU-OPS / JAR-OPS 3. Endringen ble foretatt for å sikre samsvar med artikkel 29 i Chicago-konvensjonen. Reisedagboken og dataene i den kan finnes i forskjellige systemer eller forskjellig dokumentasjon.
- Bestemmelsene om medbringelse av sertifikater, håndbøker og andre opplysninger som ble gitt i tre atskilte punkter i EU-OPS og JAR-OPS 3, er slått sammen for enkelthets skyld og av hensyn til klarheten.
- Teksten angir nå klart at bare registreringssertifikatet, luftdyktighetsbevisets og luftfartøyets radiolisens må være «originalen» og gjenspeile hensikten med EU-OPS / JAR-OPS 3.
- Henvisningen til medbringelse av dokumentasjon for farlig gods er flyttet til del SPA.
- Den lettelse som gjør at visse dokumenter kan oppbevares på flyplassen eller driftsstedet på visse vilkår, er endret til å omfatte masse- og balansedokumentasjon, idet det kreves at en kopi oppbevares på bakken.

---

<sup>46</sup> EUT L 13 av 19.1.2000, s. 12–20.



**CAT.GEN.MPA.200 Transport av farlig gods**

254. Kravene i CAT.GEN tar hensyn til de omstendigheter der farlig gods kan bli transportert uten at en godkjenning i henhold til SPA.DG innehas. Dette gjelder for eksempel artikler som medbringes i passasjerens bagasje, og som vanligvis anses som farlig gods. Dette punktet behandler også besetningsmedlemmenes årvåkenhet med hensyn til å oppdage farlig gods som medbringes uten overlegg.
255. Byråets holdning er å arbeide med en henvisning til ICAOs tekniske forskrifter, som ble lagt fram i NPA. Henvisningen er angitt i IR-en. Utdrag fra de tekniske forskriftene er som regel ikke inntatt i disse reglene. Derfor er kravene i CAT.GEN og kravene i SPA.DG kortere enn motstykkene i underdel R i EU-OPS og JAR-OPS 3. Bare de krav som angir særlige ansvarsområder for operatøren, er gjentatt fra de tekniske forskriftene.

**VI. CAT.OP: Underdel B – Driftsprosedyrer**

256. Denne underdel inneholder krav til driftsprosedyrer for kommersiell lufttransport. Den inneholder to avsnitt:
- Avsnitt 1 – Motordrevne luftfartøyer, og
  - Avsnitt 2 – Ikke-motordrevne luftfartøyer.

Denne uttalelse omfatter bare avsnitt 1.

**CAT.OP.MPA: Avsnitt 1 – Motordrevne luftfartøyer****Alminnelige bestemmelser**

257. Dette avsnitt innarbeider underdel D og deler av underdel E i EU-OPS og JAR-OPS 3.

**Sammenligning med EU-OPS / JAR-OPS 3**

258. Regler i underdel E i EU-OPS / JAR-OPS 3 som ikke angår drift i dårlig sikt (LVO), er innarbeidet i CAT.OP.MPA.110. Dette angår deler av OPS 1/3.430 og den tilhørende teksten i tillegg 1 (nytt) til OPS 1./3.430 og tillegg 2 til OPS 1.320 bokstav c). Tillegg 1 (gammelt) til OPS 1./3.430 er ikke innarbeidet fordi det erstattes av tillegg 1 (nytt) i juni 2011.
259. EU-OPS / JAR-OPS 3-reglene om reduserte minsteverdier for loddrett atskillelse (RVSM), ETOPS, minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS) og ytelsesbasert navigasjon (PBN) er flyttet til de relevante underdelene i del SPA.
260. Følgende tillegg som inneholder måter å overholde et sikkerhetsformål på, er innarbeidet som AMS og vil bli behandlet i det tilhørende byråvedtaket; denne framgangsmåten kom til anvendelse på følgende tillegg:
- Tillegg 1 til OPS 1.255 Retningslinjer for drivstoff,
  - Tillegg 1 til OPS 1.270 Stuing av håndbagasje og last,
  - Tillegg 1 til OPS 1.305 Påfylling/avtanking av drivstoff mens passasjerer går om bord, er om bord i eller forlater luftfartøyet, og

- Tillegg 1 (nytt) til OPS 1./3.430.
261. Følgende regler i underdel D innarbeides av andre deler eller regeldokumenter og inntas ikke i dette avsnitt:
- OPS 1.311 innarbeides i ORO.CC,
  - OPS 1.390 Kosmisk stråling omfattes av rådsdirektiv 96/29/Euratom, og
  - OPS 1.420 omfattes av forordning (EU) nr. 996/2010<sup>47</sup>, ORO.GEN, del M, del SERA, CAT.GEN.MPA.105 bokstav c) og d), SPA.DG og ORO.SEC.

#### **CAT.OP.MPA.105 Bruk av flyplasser og driftssteder**

262. Denne regelen innarbeider OPS 1/3.220. Omfanget av denne regelen er utvidet til drift som ikke starter eller lander på en flyplass. Av sikkerhetshensyn er ifølge regelen bruk av driftssteder til kommersiell lufttransport med komplekse fly ikke tillatt.

#### **CAT.OP.MPA.106 Bruk av avsidesliggende flyplasser – Fly**

263. Byrået foreslår en forhåndsgodkjenning for bruk av en avsidesliggende flyplass som bestemmelsesflyplass for kommersiell drift med fly.
264. Byrået delte oppfatningen til de berørte parter og RG-ene om at bruk av en avsidesliggende flyplass utsetter luftfartøyet og passasjerene for en større risiko enn drift der en alternativ bestemmelsesflyplass er tilgjengelig. Hvorvidt en flyplass er klassifisert som en avsidesliggende flyplass, avhenger ofte av hvilket luftfartøy som brukes til å drive flyplassen. Vedkommende myndighet bør derfor vurdere om alle mulige midler er anvendt for å dempe den større risikoen ved bruk av en avsidesliggende flyplass.

#### **CAT.OP.MPA.110 Flyplassens driftsmessige minstekriterier, CAT.OP.MPA.115 Innflygingsteknikk – Fly**

265. Disse reglene innarbeider OPS 1./3.225 og deler av 1./3.430. For å gjøre reglene mer leselige ble 1./3.430 delt i to krav. Teksten er omarbeidet og forenklet så vidt mulig.
266. Som allerede nevnt ovenfor er følgende tilhørende regler i tillegg 1 (nytt) til OPS 1.430 innarbeidet som AMC og offentliggjort i vedtaket:
- avgang med en rullebanesikt (RVR) lik eller over 400 m,
  - ikke-presisjonsinnflyging (NPA),
  - innflyging med vertikal veiledning (APV),
  - CAT I-drift,
  - innflyginger med sirkling,
  - visuell innflyging,

---

<sup>47</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 996/2010 av 20. oktober 2010 om etterforskning og forebygging av ulykker og hendelser i sivil luftfart og om oppheving av direktiv 94/56/EF, EUT L 295 av 12.11.2010, s. 35-50.

- regler for sviktet eller nedgradert bakkeutstyr, og
- regler for omregning av rapportert meteorologisk sikt til RVR.

### **CAT.OP.MPA.115 Innflygingsteknikk – Fly**

267. Disse reglene innarbeider OPS 1./3.225 og deler av 1./3.430. For å gjøre reglene mer leselige ble 1./3.430 delt i to krav. Teksten er omarbeidet og forenklet så vidt mulig.

### **CAT.OP.MPA.140 Største avstand fra en egnet flyplass for tomotorsfly uten ETOPS-godkjenning**

268. Denne regelen innarbeider EU-OPS 1.245. Dette omfatter regelen for turbojetfly med et største driftsmessig passasjerseantall på høyst 19 og en største masse ved avgang på under 45 360 kg for å øke terskelstrekningen opp til 180 minutter dersom vedkommende myndighet godkjenner det. Av juridiske hensyn ble bokstav d) tilføyd med krav om hvordan en slik godkjenning kunne fås av vedkommende myndighet.

### **CAT.OP.MPA.150 Retningslinjer for drivstoff**

269. Denne regelen innarbeider OPS 1./3.255. Byrået deler oppfatningen til de berørte parter og RG-ene om at kravene til retningslinjer for drivstoff er et sikkerhetskritisk krav. På grunnlag av resultatet av høringen av berørte parter og reaksjoner mottatt på CRD fastholder Byrået sitt forslag om å kreve forhåndsgodkjenning av retningslinjene for drivstoff og eventuelle endringer i dem.
270. Som nevnt ovenfor er teksten i tillegg 1 til OPS 1.225 flyttet til AMC-materialet og vil bli offentliggjort i vedtaket.

### **CAT.OP.MPA.155 Transport av særlige kategorier av passasjerer (SCP)**

271. Denne regelen innarbeider hovedsakelig OPS 1.260 og 1.265. Den sikter også mot å sørge for det nødvendige grunnlaget for framtidig AMC/GM som kan bli utarbeidet som et resultat av det regelverksforberedende oppdraget om transport av bevegelseshemmede personer (PRM) (MDM.072) som etter planen skal starte i 2012. Den foreslåtte teksten er omarbeidet for å ta hensyn til forordning (EF) nr. 1107/2006 om funksjonshemmedes og bevegelseshemmedes rettigheter i forbindelse med lufttransport<sup>48</sup>. Artikkel 2 bokstav a) er viet særlig oppmerksomhet, idet den gir en definisjon av «funksjonshemmet person» eller «bevegelseshemmet person» som var litt mer omfattende enn motstykket i EU-OPS (jf. ACJ OPS 1.260 i avsnitt 2 i JAR-OPS 1). Når det i tillegg må tas hensyn til at gjeldende regler i USA for transport av PRM (14 CFR del 382) nå gjelder for europeiske operatører, er det lagt vekt på å sikre at den foreslåtte IR-en samsvarer med prinsippet i artikkel 4 nr. 1 bokstav a) i forordning (EF) nr. 1107/2006. Den foreslåtte teksten har derfor kort fortalt blitt utarbeidet for å sikre at forordning (EF) nr. 216/2008 og den tilhørende IR for drift av luftfartøyer samt forordning (EF) nr. 1107/2006 kan overholdes.

<sup>48</sup> EUT L 204 av 26.7.2006, s. 1-9.

**CAT.OP.MPA.295 Bruk av flybåret antikollisjonssystem (ACAS)**

272. Denne regelen innarbeider OPS 1.390. Teksten er tilpasset teksten foreslått i uttalelse 5/2010 til AUR.ACAS<sup>49</sup>. AUR.ACAS ble utarbeidet med sikte på å innføre ACAS med antikollisjonslogikk versjon 7.1 som obligatorisk standard for europeisk luftrom.
273. På bakgrunn av mottatte reaksjoner foreslår uttalelsen særlige krav for fly og helikoptre.

**VII. CAT.POL: Underdel C – Luftfartøyers ytelse og driftsbegrensninger**

274. Denne underdel inneholder krav til luftfartøyers ytelse og driftsbegrensninger for luftfartøyer som brukes i kommersiell lufttransport. Den inneholder fem avsnitt:
- Avsnitt 1 – Fly,
  - Avsnitt 2 – Helikoptre,
  - Avsnitt 3 – Seilfly,
  - Avsnitt 4 – Ballonger, og
  - Avsnitt 5 – Masse og balanse.
275. Denne uttalelse omfatter avsnitt 1, 2 og 5.

**CAT.POL.A: Avsnitt 1 – Fly****Alminnelige bestemmelser**

276. Dette avsnitt innarbeider underdel F-I i EU-OPS.
277. Dette avsnitt består av fire kapitler:
- Kapittel 1 – Alminnelige krav,
  - Kapittel 2 – Ytelsesklasse A,
  - Kapittel 3 – Ytelsesklasse B,
  - Kapittel 4 – Ytelsesklasse C.

**Sammenligning med EU-OPS / JAR-OPS 3**

278. Regelinnholdet i underdel F-I er beholdt. Det er foretatt redaksjonelle endringer for å sikre samsvar med begreper som brukes i andre underdeler. I de tilfeller der alternative metoder var tillatt ifølge EU-OPS-teksten, ble teksten enten flyttet til AMC eller slettet, ettersom det ville kreve et unntak fra artikkel 14 nr. 6 dersom kriteriene for alternativet ikke er klart angitt.
279. Tillegg 1 til OPS 1.545 bokstav b) nr. 1 og bokstav c) nr. 1 er flyttet til AMC-nivå.

---

<sup>49</sup> Tilgjengelig på Byråets nettsted.

**Kapittel 2 – Ytelsesklasse A**

280. Regelteksten er beholdt uten vesentlige endringer.
281. På grunnlag av mottatte kommentarer ble høyden over rullebaneterskelen for bratte innflyginger hevet fra 50 til 60 fot for å sikre samsvar med NPA 25B-267 og forslaget fra JAA Performance Sub-Committee.

**Kapittel 3 – Ytelsesklasse B**

282. Regelteksten er beholdt uten vesentlige endringer.

**Kapittel 4 – Ytelsesklasse C**

283. Regelteksten er beholdt uten vesentlige endringer.

**CAT.POL.H: Avsnitt 2 – Helikoptre****Alminnelige bestemmelser**

284. Dette avsnitt innarbeider underdel F-I i JAR-OPS 3.
285. Dette avsnitt består av fire kapitler:
- Kapittel 1 – Alminnelige krav,
  - Kapittel 2 – Ytelsesklasse 1,
  - Kapittel 3 – Ytelsesklasse 2,
  - Kapittel 4 – Ytelsesklasse 3,

**Drift til/fra et sted av interesse for offentligheten – CAT.POL.H.225**

286. Et sted av interesse for offentligheten er en landingsplass ved et sykehus som ligger i et tettbygd, ugjestmildt område. Forutsatt at det ikke er HEMS-helikopterplassen, innebærer det en lettelse fra krav til ytelsesklasse 1 ettersom landingsområdet er for lite til å sikre samsvar med en kategori A-prosedyre, eller hinderområdet fører til en altfor krevende stigegradient.<sup>50</sup> Regelen gjelder for HEMS-drift og overføringer mellom sykehus der HEMS-godkjenning ikke er nødvendig.
287. Operatøren må angi steder av interesse for offentligheten der drift i samsvar med ytelsesklasse 1 ikke kan gjennomføres, og søke om godkjenning til å drive virksomhet uten tilstrekkelig mulighet til sikker nødlanding. I henhold til et tilsvarende myndighetskrav (ARO.OPS.220) kan vedkommende myndighet innta listen over steder av interesse for offentligheten i godkjenningen.
288. Det endelige forslaget tilsvarende JAR-OPS 3 med noen redaksjonelle endringer for å forbedre teksten og tilpasse den andre krav. Bestemmelsen utløste en rekke reaksjoner på grunn av forskjellig eller manglende gjennomføring av JAR-OPS 3 i

<sup>50</sup> For landingsplasser (ved sykehus) som ikke ligger i et tettbygd, ugjestmildt miljø, kan bestemmelsene om eksponering, som allerede finnes i CAT.POL.H, anvendes, ettersom dette ikke er en lettelse av kravene til ytelsesklasse 1.

medlemsstatene. Etter omfattende drøftelser med medlemstater og eksperter fastslo Byrået at det ikke forelå sikkerhetsgrunner til å endre formålet med eller gjennomføringsdatoene for JAR-OPS 3. Særlig gjennomføringsdatoene kan være et tema som bør drøftes på kommisjonsplan, ettersom dette ikke kommer inn under lovgivningen om sikkerhet i driften av luftfartøyer.

### ***Drift uten tilstrekkelig mulighet til sikker nødlanding – CAT.POL.H.305***

289. Tillegg 1 til JAR-OPS 3.517 bokstav a) er inntatt i denne IR.
290. Av hensyn til juridisk klarhet må «vilkårssettet» være eksplisitt. Derfor ble noen elementer i ACJ-2 til tillegg 1 til JAR-OPS 3.517 bokstav a) oppgradert til regelmateriale i stedet for å la dem være åpne for alternativ tolkning. Metoden for å overholde et slikt vilkår er beholdt i AMC-materialet.

### ***Helikopterdrift i ugjestmilde områder utenfor et tettbygd område – CAT.POL.H.420***

291. Et ugjestmildt område utenfor et tettbygd område kan defineres som et område der
- en sikker nødlanding er umulig fordi underlaget er uegnet,
  - personene i helikoptret ikke kan beskyttes tilstrekkelig mot elementene, og
  - søk- og redningstjenestens responstid eller kapasitet ikke er tilstrekkelig i forhold til den forventede nødsituasjonen.
292. Kilden til punkt CAT.POL.H.420 er tillegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav e), som er basert på en sikkerhetsvurdering med sikte på å sikre et høyt beskyttelsesnivå for passasjerer i kommersiell lufttransport. Delen om passasjerbeskyttelse i kravet ligger i at et enmotors helikopter som drives i ytelsesklasse 3 i ugjestmilde områder, per definisjon vil føre til en nødlanding med mulige omkomne ved svikt i en kritisk motor.
293. Da reglene kom i 1999, anerkjente imidlertid JAA at den nye bestemmelsen hadde økonomisk betydning, og at helikoptre med tilstrekkelig ytelse kanskje ikke var tilgjengelige umiddelbart. Det ble derfor tatt med veiledningsmateriale, slik at eksisterende drift kunne fortsette, særlig i
- fjellendte områder, og
  - avsidesliggende områder, der er upraktisk og uforholdsmessig å avslutte enmotorsdrift og erstatte flåten med flermotors helikoptre.
294. På grunn av forskjellig gjennomføring av JAR-OPS 3 i medlemsstatene brukes bestemmelsene mer enn JAA hadde planlagt i 1999, enten ved at drift med enmotors helikoptre i ethvert ugjestmildt område tillates, eller også ved at nye operatører godkjennes.
295. Ettersom visse flermotors helikoptre i dag kanskje ikke oppfyller kravene til ytelsesklasse 1 eller 2 for flyginger i større høyder, innarbeides JAR-OPS 3-bestemmelsene i de foreslåtte IR-ene, slik at slik drift kan fortsette til helikoptre med bedre ytelse er tilgjengelige. Det ble foretatt visse tilpasninger for så vidt mulig å ta hensyn til situasjonen i medlemsstatene.

296. Et nytt myndighetskrav (ARO.OPS.215) krever at disse fjellendte og avsidesliggende områdene skal utpekes av medlemsstaten, og at vedkommende myndighet skal gjennomgå risikovurderingen og vurdere den tekniske og økonomiske berettigelsen for å gjennomføre slik drift før de godkjennes.
297. Nytt GM vil bli innført for å erstatte IEM til tillegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav e), som klarlegger under hvilke omstendighetene godkjenninger kan innhentes.
298. Enkelte medlemsstater og berørte parter mener at den foreslåtte regelen ikke bør begrenses til fjellendte eller avsidesliggende områder, men tillate drift i alle ugjestmilde områder. Men innenfor den tilgjengelige tidsrammen klarte ikke de berørte partene og Byrået å innhente tilstrekkelige data og finne sikkerhetsgrunner som ville vise behovet for å revurdere det bakenforliggende grunnprinsippet i JAR-OPS 3, som var å overføre flåter til flermotors helikoptre, i og med senere teknologiske framskritt og økt driftssikkerhet for enmotors helikoptre. Byrået mener derfor at det er for tidlig å foreta vesentlige endringer i regelen nå. Det har begynt å innhente egnede data og forventes å iverksette et nytt regelverksforberedende oppdrag om saken. Dette regelverksforberedende oppdraget vil også behandle bruken av helikoptre med stempelmotorer.

## **CAT.POL.MAB: Avsnitt 5 – Masse og balanse**

### ***Alminnelige bestemmelser***

299. Dette avsnitt innarbeider underdel J i EU-OPS og JAR-OPS 3.
300. Dette avsnitt består av to kapitler:
- Kapittel 1 – Motordrevne luftfartøyer,
  - Kapittel 2 – Ikke-motordrevne luftfartøyer,
301. Denne uttalelse omfatter bare kapittel 1.

### **Kapittel 1 – Motordrevne luftfartøyer**

#### ***Særlige spørsmål***

302. Masse- og balansekrav til motordrevne luftfartøyer er holdt sammen ettersom det ble påvist bare noen få forskjeller mellom fly og helikoptre. Den resulterende teksten er tilpasset de opprinnelige kravene i EU-OPS og JAR-OPS 3 så mye som mulig. Men den er strømlinjet, og balansen mellom regelnivå og AMC er forbedret, slik at det sikres tilstrekkelig fleksibilitet og tas hensyn til forskjellige driftsforhold.
303. Kravene til veiing av luftfartøyer er inntil videre beholdt i CAT.POL.MAB.100 bokstav b). De vil bli innarbeidet i del M innenfor regelverksforberedende oppdrag MDM.047. Dette oppdraget vil omfatte en vurdering av enhetene/organisasjonene som har rett til å gjennomføre veiing av luftfartøyer.
304. Ytterligere kriterier for godkjenning av standardmasser for andre lasteenheter enn passasjerer og bagasje er inntatt i CAT.POL.MAB.100 bokstav f).

305. Godkjenning til å utelate visse data fra masse- og balansedokumentasjonen utgår i CAT.POL.MAB.105 bokstav a), ettersom disse dataene etter hensikten ikke skal mangle, men angis et annet sted slik at de er lett tilgjengelige for bruk.
306. Bestemmelser om masse- og balansedokumentasjon er utvidet (CAT.POL.MAB.105 bokstav e)) til å omfatte bruk av forskjellige typer masse- og balansesystemer om bord, for å ta hensyn til eksisterende systemer som ikke omfattes av EU-OPS / JAR-OPS 3.

### **VIII:CAT.IDE: Underdel D – Instrumenter, data, utstyr**

307. Denne underdel inneholder alminnelige krav til kommersiell lufttransport. Den består av fire avsnitt:
- Avsnitt 1 – Fly,
  - Avsnitt 2 – Helikoptre,
  - Avsnitt 3 – Seilfly, og
  - Avsnitt 4 – Ballonger.
308. Denne uttalelse inneholder avsnitt 1 og 2.
309. Avsnitt 1 og 2 innarbeider underdel K og L i EU-OPS og JAR-OPS 3.
310. Teksten er i sin alminnelighet utarbeidet slik at ytelsesbaserte mål om mulig er beholdt, dvs. på regelnivå, og slik at spesifikasjoner for systemer/utstyr og samsvarsmåter er beholdt på AMC-nivå.
311. Utstyrskrav ble atskilt fra rene driftskrav, f.eks. bruk av utstyr, som er behørig behandlet i CAT.OP.
312. Nummereringen av reglene er holdt fortløpende i hvert avsnitt, slik at regler om samme emne for fly og helikoptre har fått samme nummer og tittel. Dersom en regel gjaldt særlig for fly, ble det aktuelle nummeret hoppet over for helikoptre og omvendt.
313. Kravene i CAT.IDE.A/H.100 til godkjenning av instrumenter og utstyr som kreves av underdel CAT.IDE, er klarlagt i tråd med kravene i del 21. Ytterligere bestemmelser er tilføyd for å sikre at instrumenter og utstyr som ikke kreves av del CAT, og som ikke må godkjennes i samsvar med del 21, ikke brukes til sikkerhetsfunksjoner og ikke påvirker luftdyktigheten.
314. Et nytt krav er innarbeidet, CAT.IDE.A/H.105 Minsteutstyr for flyging, for å ta hensyn til drift med sviktede elementer i tråd med OPS 1.030/3.030.
315. Kravene til ferdskrivere er ajourført i samsvar med NPA-OPS 39B (Type 1A FDR). Det ble også tatt hensyn til NPA-OPS 48A Data Link Communications Recording for New Built Aeroplanes og NPA-OPS 67 Type IVA Flight data recorders for helicopters.
316. Første del av det opprinnelige kravet til utstyr for flyging under forhold med isdannelse i CAT.IDE.A/H.165 utgår, ettersom den allerede omfattes av grunnleggende krav 2.a.5.



317. Datoen for å kreve registrering med dataforbindelseskommunikasjon bør ideelt sett tilsvare datoen da dataforbindelse tas i bruk for viktig VHF-kommunikasjon. Men mange kommentarer ba om tilstrekkelig varsel for å unngå kostbar ettermontering. Det er derfor foreslått å kreve registrering med dataforbindelseskommunikasjon to år etter at OPS-forordningen trer i kraft, dvs. 8. april 2014.
318. CAT.IDE.A(H).250 Håndholdte brannslukkingsapparater: Bestemmelsen i OPS som krever bruk av halon som slukkemiddel, ble tatt ut for å samsvare med forordning (EF) nr. 1005/2009 som vil forby bruken av det. Regelen inneholder et generelt sikkerhetsformål om effekten av brannslukkingsmiddelet. Dette tillater bruk av halon i en overgangsperiode.
319. Kravet i forbindelse med en indikator for kosmisk stråling (OPS 1.680/3.680) utgår, ettersom grunnforordningen, som bare omhandler demping av sikkerhetsrisikoer, ikke gir rettsgrunnlag for å innarbeide dem, dvs. helsespørsmål. Dette forhindrer dessuten overlapping med annen europeisk lovgivning, særlig lovgivning om helse og sikkerhet på arbeidsplassen eller strålingsvern (rådsdirektiv 96/29/Euratom av 13. mai 1996).

### Avsnitt 1 – Fly

320. Kravene til reservesikringer (CAT.IDE.A.110) er styrket i tråd med ICAO og EU-OPS og JAA NPA-OPS 43.
321. Lettelsen for en del av instrumentene og utstyret som kreves under VFR-drift om dagen, er nå, for luftfartøyer der samsvar ville kreve ettermontering, og som var underlagt godkjenning fra myndigheten, direkte angitt i regelen for å sikre ensartet anvendelse i alle medlemsstatene.
322. Et krav til et system for sikring av overkroppen (UTR) på små fly, CAT.IDE.A.205, er tilføyd i samsvar med NPA 26-20 for fly med MTOM på under 5 700 kg, etter en anbefaling fra ulykkesundersøkelingskommisjonen rettet til CAA UK og en senere studie gjennomført av CAA UK.
323. En definisjon av UTR er også gitt for å sikre fleksibilitet for eksisterende konstruksjonsløsninger. Gjennomgåelsen av kommentarene gjorde det klart at EU-OPS ikke var konsekvent i bruken av begrepet «redningssele». Mens det later til å være en felles forståelse av at en redningssele omfatter et sikkerhetsbelte og to skulderstropper, finnes en rekke fly som ikke nødvendigvis er i samsvar med de gjeldende kravene. Fritak mottatt av Europakommisjonen i henhold til EU-OPS bekrefter dette synet. En rekke kommentarer ble mottatt for å tillate bruk av sikkerhetsbelter med diagonal skulderstropp i observatørsetet i førerkabinen på fly der montering av en firepunktssele ikke er gjennomførbart. På grunnlag av den nyeste utviklingen i den innvendige konstruksjonen av luftfartøyer, kan forskjellige konstruksjonsløsninger for systemer for sikring av overkroppen gi samme forhøyede sikkerhetsnivå for disse observatørsetene.
324. Krav til TAWS klasse A og B (CAT.IDE.A.150) er innført i tråd med NPA-OPS 39B.

**Avsnitt 2 – Helikoptre**

325. Lettelsen for oksygenkrav til flygere (CAT.IDE.H.240) beholdes, som opprinnelig angitt i JAR-OPS 3, for ikke-komplekse helikoptre som drives mellom 10 000 fot og 13 000 fot, etter kommentarer til CRD. Ytterligere fritak for korte oppdrag mellom 13 000 fot og 16 000 fot, opprinnelig angitt i JAR-OPS 3, i henhold til en særlig godkjenning fra myndigheten vil måtte håndteres gjennom artikkel 14 i grunnforordningen. Disse ytterligere fritakene er ikke i tråd med ICAOs SARP-er, og for at de skal godkjennes, bør de være basert på særlige dempingstiltak (f.eks. operatørens erfaring, flygerens fysiologiske tilpasning til visse høyder). Videre ville de vanligvis kunne oppnås bare i visse regioner (dvs. fjellendte områder).

## **Vedlegg V – del SPA**

### **I. Virkeområde**

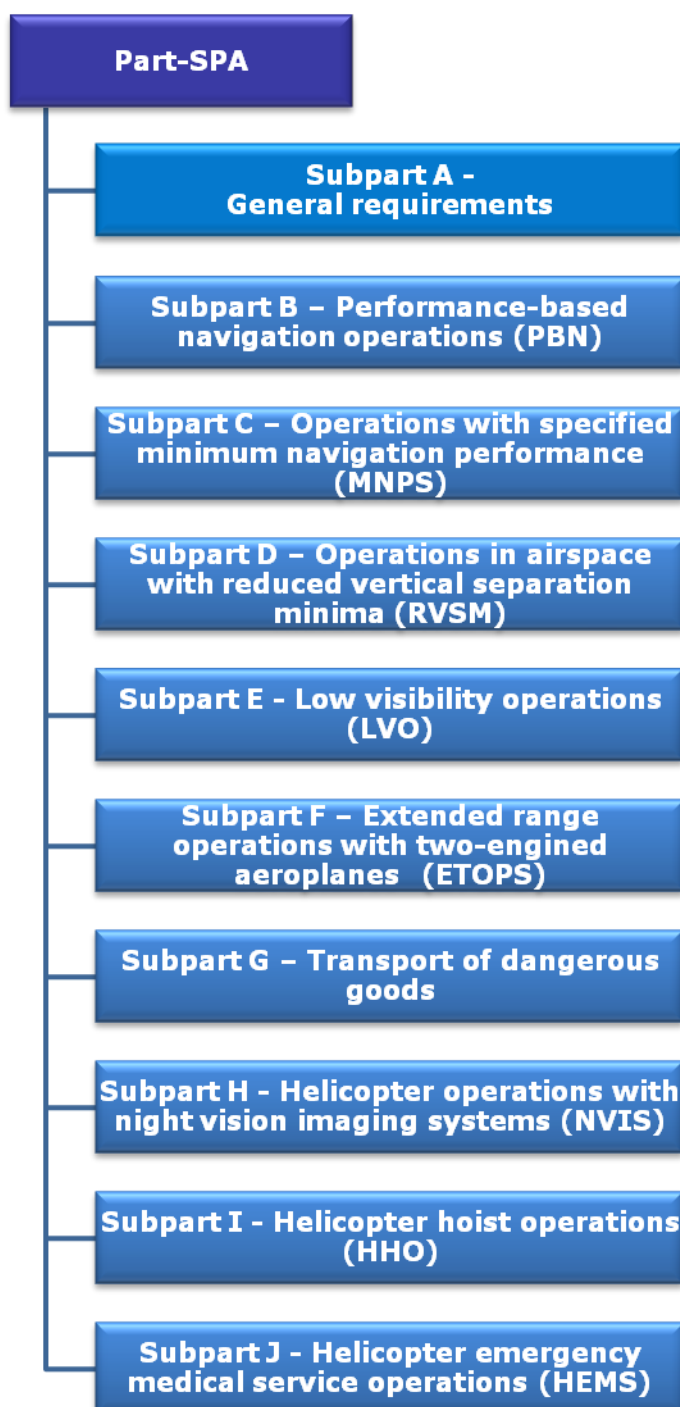
326. Del SPA inneholder operatørkravene til drift som krever særlige godkjenninger.

327. Del SPA består av 10 underdeler:

- Første underdel inneholder alminnelige krav, som gjelder for alle de ni særlige godkjenningene som er omfattet av del SPA.
- Hvert krav til de ni særlige godkjenningene er angitt i en egen underdel.

Nedenstående tabell inneholder en oversikt over strukturen i del SPA.

Figur 11: Struktur i del SPA



328. Kravene i del SPA gjelder for kommersielle og ikke-kommersielle operatører med følgende unntak:
- SPA.ETOPS gjelder bare for kommersiell lufttransport med fly, og
  - SPA.NVIS, SPA.HHO og SPA.HEMS gjelder bare for kommersiell lufttransport med helikopter.

## **II. Oversikt over reaksjoner**

329. De mottatte reaksjonene viste i sin alminnelighet samlet støtte til CRD-versjonen av del SPA.

## **III. Oversikt over forskjeller**

### **Forskjeller fra EU-OPS / JAR-OPS 3**

330. Nedenstående tabell inneholder en oversikt over de planlagte forskjellene fra EU-OPS og JAR-OPS 3.

**Tabell 9: Forskjeller fra EU-OPS / JAR-OPS 3**

<b>Henvisning i EU-OPS / JAR-OPS 3</b>	<b>Henvisning i EASA-EU</b>	<b>Beskrivelse av forskjell</b>	<b>Begrunnelse</b>
Vedlegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav d) og bokstav c) nr. 2	SPA.HEMS.125	Ytelseskravene er endret for å gjenspeile JAA HSST WP og de berørte partenes oppfatning etter NPA-høringen.	Tilføydelse av JAA HSST WP.
Tillegg 1 til JAR-OPS 3.175	-	Godkjenningen for drift til sjøs utgår.	Formålskriterier ble ikke angitt i JAR-OPS 3.

**Forskjeller fra ICAO-vedlegg 6**

331. Uttalelsen inneholder ikke krav som ville være mindre strenge enn nåværende ICAO-standarder.

**IV. Liste over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag**

332. Under høringen av berørte parter ble det identifisert en rekke punkter som, dersom de skulle vært behandlet i denne uttalelse, ville gått langt utenfor Byråets mandat til å innarbeide innholdet i eksisterende regler. Disse punktene er imidlertid dokumentert og vil bli behandlet i egne regelverksforberedende oppdrag med sikte på en hensiktsmessig høring av berørte parter. Nedenstående tabell inneholder en oversikt over foreslåtte regelverksforberedende oppdrag.

**Tabell 10: Foreslåtte regelverksforberedende oppdrag**

<b>Del, regelhenvisninger</b>	<b>Virkeområde</b>	<b>Henvisning til RMP</b>
SPA	Godkjenning for drift til sjøs	OPS.093
SPA.LVO, CAT.OP.MPA.110, SPA.ETOPS	En overhaling av EU-OPS underdel E. Dette angår særlig regler om APV-drift, LTS CAT I-drift, OTS CAT II-drift og drift med EVS, nylige endringer i ICAOs SARP-er, nye teknologiske fremskritt, f.eks. syntetiske siktsystemer (SVS).	OPS.083
SPA.NVIS	Utarbeide forholdsmessige regler for NVIS-drift for annet enn CAT(H)-drift	OPS.096
SPA.HHO	Utarbeide et avsnitt for all drift med menneskelig ekstern last, i stedet for at disse kravene skal være fordelt ut over del SPA og del SPO.	OPS.067
SPA.HEMS	Innarbeiding av JAA TGL-43	OPS.057

## **V. SPA.GEN: Underdel A – Alminnelige krav**

### ***Alminnelige bestemmelser***

333. Denne underdel inneholder alminnelige krav for operatører til å innhente og inneha særlig godkjenning. Denne underdel bør leses sammen med underdelen som inneholder kravene til særlig godkjenning.

### ***SPA.GEN.100 Vedkommende myndighet***

334. Dette kravet definerer vedkommende myndighet og skiller mellom kommersielle og ikke-kommersielle operatører.

335. For å opprettholde samsvar med ICAO-vedlegg 6 del II stipulerer dette kravet at for ikke-kommersielle operatører som bruker luftfartøyer registrert i en tredjestat, bør det utstedes særlige godkjenninger for PBN, MNPS og RVSM av tredjestatsregisteret.

### ***SPA.GEN.105 Søknad om særlig godkjenning***

336. Byrået innarbeidet en henvisning til «driftsegnethetsdata (OSD) fastsatt i samsvar med kommisjonsforordning (EF) nr. 1702/2003». Driftsegnethetsdata er et datasett som luftfartøyprodusenten må legge fram under typesertifiseringsprosessen for å understøtte sikker drift av luftfartøytypen. Noen av disse dataene vil bli obligatoriske for operatører ettersom de må utarbeide

minsteutstyrsliste (MEL) og opplæringsprogrammer på grunnlag av disse dataene. OSD representerer derfor minstekrav for en luftfartøytype for å sikre et harmonisert sikkerhetsnivå.

337. CRD til NPA 2009-01 «Operational Suitability Certificate» og «Safety Directives», offentliggjort 13. mai 2011, inneholder ytterligere forklaringer.

#### ***SPA.GEN.110 Rettigheter for en operatør som er innehaver av en særlig godkjenning***

338. Kravet angir at særlige godkjenninger godtgjøres for ikke-kommersiell drift på «listen over særlige godkjenninger» og for kommersiell drift i «driftsspesifikasjonene» (OPSPECS). De tilhørende myndighetskravene er angitt i del ARO. Skjemaene for «OPSPECS» og «listen over særlige godkjenninger» er angitt som tillegg II og III til del ARO.

#### ***SPA.GEN.115 Endringer i drift underlagt særlig godkjenning***

339. Dette kravet angir at enhver endring som har betydning for vilkårene for en særlig godkjenning, krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet. Dette omfatter utarbeidelse av alternative samsvarsmåter.
340. Det bør derfor anføres at SPA-krav og tilhørende AMC-materiale er utarbeidet med sikte på at alternative samsvarsmåter foreslått av kommersielle og ikke-kommersielle operatører krever forhåndsgodkjenning fra vedkommende myndighet.

#### ***SPA.GEN.120 Fortsatt gyldighet for en særlig godkjenning***

341. Dette kravet er basert på prinsippet om fortsatt gyldighet for godkjenninger, som er i tråd med holdningen til alle andre operatørgodkjenninger og -sertifikater.
342. Byrået innarbeidet en henvisning til OSD som tilleggskriterium for å opprettholde gyldigheten for en særlig godkjenning.

### **VI. SPA.PBN: Underdel B – Drift med ytelsesbasert navigasjon (PBN)**

#### ***Alminnelige bestemmelser***

343. Denne underdel inneholder særlig godkjenning for drift i utpekt luftrom der det er fastsatt spesifikasjoner for ytelsesbasert navigasjon (PBN). Den omfatter følgende spesifikasjoner:
- RNAV10,
  - RNP4,
  - RNAV1,
  - Basic-RNP1,
  - RNP APCH,



- RNP AR APCH<sup>51</sup>.

344. Denne underdel innarbeider EU-OPS 1.243.

#### **SPA.PBN.100 PBN-drift**

345. Byrået krever særlig godkjenning for all PBN-drift unntatt RNAV5 (B-RNAV). Byrået fastslo at drift i RNAV5-luftrom ikke utgjør slik sikkerhetskritisk drift at særlig godkjenning ville være berettiget.

346. Byrået sluttet seg til oppfatningen til enkelte ikke-kommersielle operatører om å innføre et skille mellom kommersiell og ikke-kommersiell drift og revurdere behovet for og hensikten med prinsippet om driftsgodkjenninger. Byrået planlegger derfor å iverksette regelverksforberedende oppdrag MDM.062 med følgende omfang:

- utarbeide regler for del FCL om krav til opplæring i PBN-drift,
- gjennomgå berettigelsen for behovet for en driftsgodkjenning for all PBN-drift for CAT-, NCC- og NCO-operatører og vurdere om det finnes alternativer til driftsgodkjenning, f.eks. krav i del FCL, og
- utarbeide en AMC for driftsgodkjenning i SPA.PBN som bygger på det eksisterende AMC 20-materialet.

347. GM for dette kravet vil gi ytterligere opplysninger om kriteriene for godkjenning og drift som angitt i AMC 20-materialet og/eller i ICAO-dok. 9613 (PBN-håndbok).

### **VII. SPA.MNPS: Underdel C – Drift med minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS)**

#### **Alminnelige bestemmelser**

348. Denne underdel inneholder kravene til særlig godkjenning for drift i utpekte luftrom med minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse (MNPS) i samsvar med regionale tilleggsprosedyrer.

349. Underdel MNPS innarbeider EU-OPS 1.243 and 1.870.

### **VIII.SPA.RVSM: Underdel D – Drift i luftrom med reduserte minsteverdier for loddrett atskillelse (RVSM)**

#### **Alminnelige bestemmelser**

350. Denne underdel inneholder kravene til særlig godkjenning for drift i utpekt luftrom der en redusert minsteverdi for loddrett atskillelse på 300 m (1 000 fot) gjelder.

---

<sup>51</sup> RNAV: områdenavigasjon; RNP: nødvendig navigasjonsytelse; AR: tillatelse påkrevd; APCH: innflyging.

351. Denne underdel innarbeider EU-OPS 1.241 og inneholder deler av regelteksten i TGL 6 (veiledningsmateriale om godkjenning av luftfartøyer og operatører til flyging i luftrom over FL 290, der en minsteverdi for loddrett atskillelse på 300 m (1 000 fot) gjelder).

## **IX. SPA.LVO: Underdel E – Drift i dårlig sikt (LVO)**

### ***Alminnelige bestemmelser***

352. Denne underdel inneholder særlig godkjenning for drift i dårlig sikt, som består av følgende virksomhet:
- avgang i dårlig sikt (LVTO),
  - drift i henhold til lavere enn standardkategori I (LTS CAT I),
  - standardkategori II-drift (CAT II),
  - annet enn standardkategori II-drift (OTS CAT II),
  - standardkategori III-drift (CAT III), og
  - innflyging ved hjelp av siktførbedringssystemer (EVS) der det anvendes en driftskreditt på minsteverdiene for rullebanesikt (RVR).
353. Underdelen innarbeider de LVO-relaterte reglene i underdel E i EU-OPS og JAR-OPS 3.

### ***SPA.LVO.100 Drift i dårlig sikt (LVO)***

354. Dette kravet definerer hva slags drift som utgjør LVO.
355. LVO er sammen med de laveste minstekravene til drift definert i «vedlegg I – Definisjon av begreper som er brukt i vedlegg II til VIII» (vedlegg I – Definisjoner).
356. I samsvar med EU-OPS er LVTO-drift definert som avgang med en RVR på under 400 m. EU-OPS krever et opplæringsprogram for LVTO og ytterligere særlige godkjenninger for avgang med en RVR på under 150 m og for avgang med en RVR på under 125 m. Det foreslåtte kravet samsvarer med disse bestemmelsene, men endrer prinsippet litt. Det er bare en enkelt godkjenning for LVTO, som ville angi de godkjente minstekravene til drift.
357. Byrået deler oppfatningen til flertallet av de berørte partene om at EU-OPS klassifiserer EVS-drift som LVO, f.eks. i tillegg 1 til OPS 1.450 eller tillegg 1 til OPS 1.455. Den foreslåtte regelteksten klarlegger at bare slik EVS-drift bør behandles som LVO der det anvendes en driftskreditt på minsteverdiene for RVR.

### ***SPA.LVO.110 Alminnelige driftskrav***

358. Byrået innarbeidet innholdet i tillegg 1 til OPS 1.455 bokstav b) nr. 2 ix), som krever at en radiohøydemåler fastsetter meldingshøyder under 200 fot over rullebaneterskelen.
359. For LVO-drift med EVS vurderes fortsatt mulige endringer i nåværende EU-OPS-utstyrskrav for å fastsette meldingshøyder og virkningen av dem på flyplassens

driftsmessige minstekriterier for NPA-, APV- og PA-drift, idet det tas hensyn til all tilgjengelig dokumentasjon.

### **SPA.LVO.115 Flyplasshensyn**

360. Dette kravet klarlegger at en LVO i samsvar med EU-OPS kan gjennomføres bare dersom den utvalgte flyplassen har fastsatt prosedyrer for dårlig sikt (LVP). Dette kravet gjelder for all drift med en sikt på under 800 m.
361. Et ytterligere punkt krever at operatøren, på flyplasser utenfor Den europeiske union, der begrepet LVO ikke nødvendigvis brukes, skal sikre at det for disse flyplassene er tilstrekkelige prosedyrer på plass som overholder LVP-kravene.

### **Framtidige regelverksforberedende oppdrag**

362. Innenfor Byråets mandat ble den eksisterende regelteksten i EU-OPS revidert bare der åpenbare feil måtte rettes, vesentlige endringer var nødvendige av hensyn til sikkerheten eller regelens formål var tvetydig.
363. Byrådet mener at en grundig overhaling av kravene fra underdel E er nødvendig. Dette ville særlig berøre reglene om APV-drift (innflygingsprosedyre med vertikal veiledning), LTS CAT I-drift, OTS CAT II-drift og drift med EVS. Til dette kreves et eget regelverksforberedende oppdrag, som også tar hensyn til ICAOs SARP-er og nye teknologiske framskritt, f.eks. syntetiske siktsystemer (SVS) og kombinerte siktsystemer (CVS).

## **X. SPA.ETOPS: Underdel F – Drift med forlenget rekkevidde med tomotorsfly (ETOPS)**

### **Alminnelige bestemmelser**

364. Denne underdel inneholder kravene til særlig godkjenning for drift med forlenget rekkevidde med tomotorsfly i forbindelse med kommersiell lufttransport.
365. Denne underdel innarbeider EU-OPS 1.246.

### **Nåværende og framtidige regelverksforberedende oppdrag**

366. Det bør anføres at disse kravene vil bli ytterligere endret i nærmeste framtid av følgende grunner:
- Det tilhørende AMC 20-6-materialet ble foreslått i NPA 2008-01, og vedtaket ble offentliggjort 16. desember 2010.
  - I begynnelsen av 2012 forventes ICAO å offentliggjøre et statsbrev som inneholder de foreslåtte endringene i drift med forlenget rekkevidde som omfatter ikke bare tomotorsfly, men også fly med mer enn to motorer.
  - Som nevnt ovenfor må minsteverdiene for planlegging for ETOPS-alternativ flyplass ajourføres for å omfatte APV-drift.

**XI: SPA.DG: Underdel G – Transport av farlig gods*****Alminnelige bestemmelser***

367. Denne underdel inneholder særlig godkjenning for transport av farlig gods som angitt i de tekniske forskriftene fra ICAO. Den innarbeider EU-OPS / JAR-OPS 3 underdel R og JAA NPA-OPS 70.

***Sammenligning med EU-OPS / JAR-OPS 3***

368. Byrået foreslår en dynamisk henvisning til ICAOs tekniske forskrifter. Utdrag fra de tekniske forskriftene gjentas derfor ikke i IR-ene. SPA.DG er derfor kortere enn underdel R i EU-OPS og JAR-OPS 3. Bare krav som angir særlige ansvarsområder for operatøren, er angitt.

**XII. SPA.NVIS: Underdel H – Helikopterdrift med nattsynbildesystemer*****Alminnelige bestemmelser***

369. Denne underdel inneholder særlig godkjenning for VFR-drift om natten ved hjelp av nattsynbildesystemer (NVIS) ved kommersiell lufttransport med helikopter. Den innarbeider JAR-OPS 3.005 bokstav j) og TGL-34.
370. Da forslag til TGL-34 opprinnelig ble utarbeidet, var det delvis basert på militær erfaring og inneholdt elementer som var spesifikke for militære operasjoner, f.eks. en anbefaling om å bruke infrarøde lys. I kommersiell lufttransport er det ikke behov for å gjennomføre hemmelige operasjoner, så disse anbefalingene utgår.

***SPA.NVIS.100 Drift med nattsynbildesystemer (NVIS)***

371. Teksten er inntatt for å begrense anvendelsen på helikopteroperatører som innehar et AOC for kommersiell lufttransport.

***SPA.NVIS.120 Minstekrav til NVIS-drift***

372. Minstekravene til NVIS-drift må ikke være lavere enn minstekravene til VFR-vær for den typen nattdrift som gjennomføres. NVIS er et hjelpemiddel for å forbedre visuelle referanser om natten; derfor er det fortsatt minstekrav til VFR-drift om natten som angitt for virksomhet der NVIS benyttes, f.eks. gjelder minstekrav til HEMS-drift når HEMS gjennomføres ved hjelp av NVIS.

***SPA.NVIS.130 Krav til besetningen under NVIS-flyginger***

373. Teksten er vedtatt for å skille, i forbindelse med besetningens sammensetning, mellom krav i forbindelse med sertifisering, særlige typer drift og driftshåndboken. Regelen er vedtatt ved at den er delt inn i punkter som angir særlige kriterier og siktemål for besetningens utvelgelse, erfaring, kvalifikasjon, aktuelle erfaring og sammensetning. Det fastsettes krav til opplæring og kontroll av flygebesetning og teknisk besetning.

**SPA.NVIS.140 Opplysninger og dokumentasjon**

374. Dette nye punktet angir, sammenlignet med TGL-34, hvilke NVIS-spesifikke elementer som skal behandles i driftshåndboken.

**Framtidige regelverksforberedende oppdrag**

375. Muligheten til å bruke NVIS til alle typer luftfartøyer var tiltenkt i NPA 2009-02b. Men TGL-34 ble utarbeidet for kommersiell lufttransport med helikopter, og NPA-forslagene kunne være for restriktive for annen drift. Spørsmålet om egne NVIS-krav for annen drift enn kommersiell lufttransport og annen drift enn helikopterdrift kan være gjenstand for et framtidig regelverksforberedende oppdrag (OPS.096). For øyeblikket foreligger det ingen kjennskap til slik drift, og ekspertene har ikke avgjort hva som ville være forholdsmessig for slik drift. Underdel SPA.NVIS er derfor begrenset til helikopterdrift i forbindelse med kommersiell lufttransport som er underlagt resultatet av dette framtidige regelverksforberedende oppdraget.

**XIII.SPA.HHO: Underdel I – Heisevirksomhet med helikopter****Alminnelige bestemmelser**

376. Denne underdel inneholder kravene til særlig godkjenning for heisevirksomhet med helikopter (HHO). Den innarbeider tillegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav h) og forslag til JAA NPA-OPS 69.
377. Byrået anførte at det er kommet en rekke kommentarer om heisevirksomhet under søk- og redningsoppdrag. Søk og redning samt fjellbergning anses for å falle utenfor Byråets kompetanseområde. Disse kommentarene, som angir at visse krav ikke bør gjelde for slik drift, er derfor satt til side.
378. Søk og redning og tilsvarende tjenester forblir de enkelte medlemsstatenes ansvar. Statene bør sikre at tjenestene så vidt mulig gjennomføres i henhold til formålet med grunnforordningen.
379. En rekke kommentarer angikk mangelen på relevante forskrifter for arbeid på luftfartøyer. HHO, som allerede angitt i JAR-OPS 3, har alltid vært ansett som en virksomhet i forbindelse med kommersiell luftvirksomhet, derav kravet til muligheten for motorsvikt i forbindelse med krav til klasse D-sertifisering i sammenheng med menneskelig ekstern last (HEC). HEC-klasse A, B og C (annen drift enn kommersiell lufttransport) behandles i del SPO ved at operatøren pålegges å utarbeide egnede standarddriftsprosedyrer (SOP-er). Det ble oppnådd enighet om denne framgangsmåten mellom revisjonsgruppene.

**SPA.HHO.100 Heisevirksomhet med helikopter (HHO)**

380. Denne regelen inneholder nå bare elementer til ytterligere HHO-godkjenning; alle andre elementer omfattes ved utstedelse av AOC, som er et av vilkårene som må oppfylles. Kravet tar derfor hensyn bare til endringer i AOC.

**SPA.HHO.110 Krav til utstyr under HHO-flyginger**

381. HHO tar hensyn til kommersiell lufttransport (HEC-klasse D); persontransportinnretningen (PCDS) er derfor underlagt luftdyktighetsgodkjenning. Godkjenningen for heisen og tilhørende utstyr vil inneholde instruks for kontinuerlig luftdyktighet, og operatøren er ansvarlig for å sikre at disse gjennomføres.

**SPA.HHO.115 HHO-kommunikasjon**

382. Teksten er forbedret for å klarlegge at «bakkepersonell» skal befinne seg på HHO-driftsstedet. Men når HHO gjennomføres ved et HEMS-driftssted, er det ikke nødvendigvis bakkepersonell på stedet; det er derfor innarbeidet en lettelse for HHO ved HEMS-driftssteder.

**SPA.HHO.125 Krav til ytelse under HHO-flyginger**

383. HHO er ikke avhengig av ytelsesklassene; ytelsesspørsmålet er derfor særlig behandlet i regelen.

384. En rekke kommentarer angikk virkeområdet i forbindelse med muligheten for motorsvikt. Det grunnleggende kravet til HHO gjennomført som kommersiell lufttransport er at helikopteret skal kunne tåle svikt i en kritisk motor uten fare for underhengende personer/last, tredjeparter eller eiendom. En betalende passasjer overføres med heis og ikke et besetningsmedlem. Muligheten for motorsvikt forhindrer helikoptre sertifisert i kategori B i å gjennomføre denne typen kommersiell lufttransport.

**SPA.HHO.130 Krav til besetningen under HHO-flyginger**

385. Regelen er vedtatt ved at den er delt inn i punkter som angir særlige kriterier og siktemål for besetningens utvelgelse, erfaring, kvalifikasjon, aktuelle erfaring og sammensetning. Det fastsettes krav til opplæring og kontroll for flygebesetning og teknisk besetning og et krav til en særlig orientering for HHO-passasjerer.

**SPA.HHO.140 Opplysninger og dokumentasjon**

386. En rekke kommentarer ba om at et krav til et supplement til driftshåndboken ble gjeninnført. Kravet til et supplement ville ikke være en objektiv regel, ettersom det ville være til hinder for en integrert driftshåndbok. Men dette punktet definerer nå hvilke HHO-spesifikke elementer som skal behandles i driftshåndboken som kreves i ORO.MLR. Det påhviler operatøren å avgjøre hvordan disse elementene best kan tas med, f.eks. i form av et supplement.

**Framtidige regelverksforberedende oppdrag**

387. Det ble mottatt kommentarer om HHO i forbindelse med annen drift enn kommersiell lufttransport. Det vil bli iverksatt et regelverksforberedende oppdrag

(OPS.067) for å undersøke nærmere reglene i del SPO og for å undersøke om all HHO-drift skal behandles i del SPA.

#### **XIV. SPA.HEMS: Underdel J – Medisinske nødtjenester med helikopter**

##### ***Alminnelige bestemmelser***

388. Denne underdel inneholder kravet til særlig godkjenning for medisinske nødtjenester med helikopter (HEMS). Den innarbeider tillegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav d) og delvis arbeidsdokumentet HSST-WP-07-03.4.

##### ***Helikopterytelse***

389. Regelen er forbedret for bedre å gjenspeile HEMS-filosofien innarbeidet fra JAA. Kravet skiller nå klart mellom: «HEMS-helikopterbasen», der det i et tettbygd, ugjestmildt område bør være «null risiko», sykehuset i et ugjestmildt område, der risikoen bør begrenses til et akseptabelt sikkerhetsmål, derav henvisningen til godkjenningen i CAT.POL.H.225, sykehuset utenfor et tettbygd, ugjestmildt område, der CAT.POL.H.305 allerede gir lettelse, og «HEMS-driftsteder», der risikoen er så lav som rimelig mulig.

##### ***SPA.HEMS.100 Medisinske nødtjenester med helikopter (HEMS)***

390. Dette avsnittet inneholder nå bare elementer til ytterligere HEMS-godkjenning; alle andre elementer omfattes ved utstedelse av AOC, som er et av vilkårene som må oppfylles. Kravet tar derfor hensyn bare til endringer i AOC.

##### ***SPA.HEMS.120 Minstekrav til HEMS-drift***

391. Ettersom minstebesetningen alltid er én flyger og ett teknisk HEMS-besetningsmedlem, gjelder minstekravet til drift med én flyger for denne besetningssammensetningen. Minstekravet til drift med to flygere gjelder bare dersom besetningen består av to flygere. Det tekniske HEMS-besetningsmedlemmet er en flyger, og driften kan derfor ikke godskrives som sådan. At minstekravet til drift med én flyger allerede er lavere enn minstekravet til standarddrift, tar allerede hensyn til det ekstra HEMS-besetningsmedlemmet (se også SPA.HEMS.130).

##### ***SPA.HEMS.125 Krav til ytelse under HEMS-drift***

392. Teksten er inntatt etter høringen om HSST/WP-07/03.4. I kravene angis eksponering (dette begrepet er benyttet for å unngå det lengre, korrekte begrepet «drift uten tilstrekkelig mulighet til sikker nødlanding») under avgang og landing i tilfellene angitt i bokstav b).

**SPA.HEMS.130 Krav til besetningen**

393. Regelen er vedtatt ved at den er delt inn i punkter som angir særlige kriterier og siktemål for besetningens utvelgelse, erfaring, kvalifikasjon, aktuelle erfaring og sammensetning. Det fastsettes krav til opplæring og kontroll av flygebesetning og teknisk besetning.
394. 30 minutters flyging bare ved hjelp av instrumenter er ment som en forebyggende prosedyre for å forhindre flygere i å miste kontroll når de uten varsel flyr inn i instrumentflygingsværforhold (IMC). Ettersom det ikke er en anerkjent prosedyre i FCLs forstand, er det ikke nødvendig å oppstille krav om at dette skal instrueres av en flygeinstruktør (FI).
395. Både av hensyn til juridisk klarhet og på grunn av mottatte kommentarer er de særlige omstendighetene der besetningen kan være redusert, angitt i bokstav e) nr. 1.

**SPA.HEMS.135 Informasjon til passasjerene**

396. Under HEMS-drift er det nokså vanlig at pasienter er bevisstløse eller så påvirket av legemidler at de har svært nedsatt funksjonsevne. Videre kan de være stropet til en bære der det er vanskelig for dem å røre seg. I slike tilfeller er det lite praktisk å gi en sikkerhetsorientering som under en «normal» passasjertransportflyging. Det påhviler fartøysjefen og det medisinske personellet om bord å vurdere i hvilken grad pasienten er i stand til å skjønne orienteringen, og gi en orientering som avhenger av pasientens medisinske tilstand.

**SPA.HEMS.140 Opplysninger og dokumentasjon**

397. En rekke kommentarer ba om at et krav til et supplement til driftshåndboken ble gjeninnført. Kravet til et supplement ville ikke være en objektiv regel, ettersom det ville være til hinder for en integrert driftshåndbok. Men dette punktet definerer nå hvilke HEMS-spesifikke elementer som skal behandles i driftshåndboken som kreves i ORO.MLR. Det påhviler operatøren å avgjøre hvordan disse elementene best kan tas med, f.eks. i form av et supplement.
398. En rekke elementer som opprinnelig var plassert i AMC/GM, er nå inntatt i IR for å sikre konsekvens gjennom alle de særlige godkjenningene for helikopterdrift.

**SPA.HEMS.150 Drivstofforsyning**

399. Denne teksten er inntatt etter at en kommentator påpekte behovet for å vedta hensiktsmessige bestemmelser om HEMS-drift og foreslo at lettelsen som opprinnelig var plassert i tillegg 1 til JAR-OPS 3.005 bokstav f), også burde gjelde for HEMS.



**SPA.HEMS.155 Påfylling av drivstoff mens passasjerer går om bord, er om bord i eller forlater helikopteret**

400. Denne teksten er inntatt igjen for å ta hensyn til det særlige tilfellet med HEMS-drift der en pasient kan være ute av stand til evakuere seg selv fra helikopteret i nødssituasjoner under påfylling av drivstoff.

**AKRONYMER/FORKORTELSER SOM ER BRUKT I DEL CAT OG DEL SPA****- bare til orientering -**

AAC	administrativ kommunikasjon i luftfarten
AAD	avvik fra tildelt høyde
AAL	over flyplassens nivå
AC	vekselstrøm
ACAS II	flybåret antikollisjonssystem II
ADF	radiokompass
ADG	luftdrevet generator
ADS	automatisk posisjonsovervåking
ADS-B	automatisk posisjonsovervåking – kringkasting
ADS-C	automatisk posisjonsovervåking – kontrakt
AeMC	flymedisinsk senter
AEO	alle motorer i drift
AFCS	automatisk flygekontrollinnretning
AFM	flygehåndbok
AFN	flygemelding for luftfartøy
AFN	ATS-melding
AGL	over bakkenivå
AHRS	referansesystem for flygestilling og styrekurs
AIS	informasjonstjeneste for luftfarten
ALS	innflygingslys
ALSF	innflygingslys med sekvensielle blinklys
AMC	akseptable samsvarsmåter
AMSL	over middelvannstanden
ANP	faktisk navigasjonsytelse
AOC	godkjenningssertifikat for luftfartsselskap
APCH	innflyging
APU	hjelpeaggregat
APV	innflygingsprosedyre med vertikal veiledning
AR	ATS-rute
AR	tillatelse påkrevd
AR	Myndighetskrav
ARA	innflyging ved hjelp av flybåret radar

ASC	Flysikkerhetskomiteen
ASDA	tilgjengelig akselerasjon-stopp-strekning
ATC	flygekontroll
ATO	godkjent opplæringsorganisasjon
ATPL	trafikkflygersertifikat
ATQP	alternativt opplærings- og kvalifiseringsprogram
ATS	lufttrafikktenester
AVGAS	flybensin
AVTAG	drivstoff med lavt oktantall
B-RNAV	grunnleggende områdenavigasjon
BALS	grunnleggende utstyrt anlegg
CAP	parametere for flygeledertilgang
CDFA	siste fase av innflygingen med kontinuerlig nedstigning
CDL	liste over godtatte konfigurasjonsavvik
CFIT	kontrollert flyging inn i terrenget
CG	tyngdepunkt
cm	centimeter
CM	styring av konfigurasjon/kontekst
CMA	metode for kontinuerlig overvåking
CMV	omregnet meteorologisk sikt
CMPA	komplekst motordrevet luftfartøy
CofA	luftdyktighetsbevis
CPA	nærmeste innflygingspunkt
CPDLC	dataforbindelseskommunikasjon mellom flygeleder og fartøysjef
CPL	trafikkflygersertifikat
CRM	administrasjon av besetningsressurser
CRT	høringsverktøy
CVR	taleregistrator
DA	beslutningshøyde
D-ATIS	dataforbindelse – automatisk terminalinformasjonstjeneste
DC	likestrøm
DCL	avgangsklarering
DDM	forskjell i modulasjonsdybde
D-FIS	dataforbindelse – flygeinformasjonstjeneste
DGOR	hendelsesrapport om farlig gods
DH	beslutningshøyde
DME	avstandsmålingsutstyr

D-OTIS	dataforbindelse – operativ terminalinformasjonstjeneste
DR	beslutningsområde
DSTRK	ønsket bane
EASP	det europeiske flysikkerhetsprogram
EC	Europakommisjonen
EFB	elektronisk flyveske
EFIS	elektronisk flygeinstrumentsystem
EGT	eksostemperatur
ELT(AD)	nødpeilesender (automatisk utløsbar)
ELT(AF)	nødpeilesender (automatisk fast)
ELT(AP)	nødpeilesender (automatisk bærbar)
ELT(S)	nødpeilesender
EPE	estimat av posisjonsfeil
EPR	motortrykkforhold
EPU	estimat av posisjonsusikkerhet
ERA	alternativ (flyplass) på ruten
ESSG	den europeiske SAFA-styringsgruppen
ETOPS	drift med forlenget rekkevidde med tomotorsfly
ETSO	European technical standards order
EUROCAE	Den europeiske organisasjon for utstyr til sivil luftfart
EVS	siktforbedringssystem
FAA	Federal Aviation Administration
FAF	fiks for siste fase av innflygingen
FAK	førstehjelpsskrin
FALS	fullstendig utstyrt anlegg
FANS	framtidig flysikkerhetssystem
FAP	punkt for siste fase av innflygingen
FATO	område for siste fase av innflygingen og avgang
FDM	overvåking av flygedata
FDR	ferdskriver
FFS	fullflygesimulator
FI	flygeinstruktør
FL	flygenivå
FM	frekvensmodulator
FMS	flygestyringssystem
FOR	betrakningsfelt
FOV	synsfelt

FSTD	flygesimuleringsbasert opplæringsinnretning
ft	fot
FTD	flygeopplæringsinnretning
g	gram
g	tyngdekraft
GBAS	bakkebasert forsterkningssystem
GCAS	bakkebasert antikollisjonssystem
GIDS	bakkebasert system for påvisning av is
GLS	GBAS-landingssystem
GM	veiledningsmateriale
GNSS	globalt satellittnavigasjonssystem
GPS	globalt posisjoneringssystem
GPWS	terrengvarslingssystem
HEMS	medisinsk nødtjeneste med helikopter
HF	høy frekvens
HI/MI	høyintensiv/mellomintensiv
HIALS	høyintensive innflygingslys
HLL	begrensningsliste for helikopterdekk
HoT	virketid
hPa	hektopascal
HUD	frontglassprojeksjon
HUDLS	landingssystem med frontglassprojeksjon
IAF	første innflygingsfiks
IALS	middels utstyrt anlegg
ICAO	Den internasjonale organisasjon for sivil luftfart
IF	mellomliggende fiks
IFR	instrumentflygeregler
IGE	innenfor bakkeeffekt
ILS	instrumentlandingssystem
IMC	instrumentflygingsværforhold
inHg	tommer kvikksølv
INS	treghetsnavigasjonssystem
IORS	internt hendelsesrapporteringssystem
IP	mellomliggende punkt
IR	gjennomføringsregel
IRNAV/IAN	integreert områdenavigasjon
IRS	treghetsreferansesystem

ISA	internasjonal standard atmosfære
IV	intravenøs
JAA	felles luftfartsmyndigheter
JAR	felles luftfartskrav
JET 1 / A / A1	parafin
JET B	drivstoff med lavt oktantall
JIP	felles framgangsmåte for gjennomføring
JP-4	drivstoff med lavt oktantall
km	kilometer
kN	kilonewton
KSS	Ktitorov-, Simin-, Sindalovskii-formel
kt	knop
LAT/LONG	bredde/lengde
LED	lysemitterende diode
LIFUS	linjeflyging under tilsyn
LNAV	lateral navigasjon
LoA	samarbeidsavtale
LOC	lokalisator
LOE	linjeorientert evaluering
LOFT	linjeflygingsopplæring
LOS	begrenset hinderflate
LOUT	laveste brukstemperatur i drift
LP	lokalisatorytelse
LPV	lateral presisjon med innflyging med vertikal veiledning
LRNS	navigasjonssystem for langdistanseflyging
LVO	drift i dårlig sikt
LVP	prosedyrer for dårlig sikt
LVTO	avgang i dårlig sikt
m	meter
MALS	mellomintensive innflygingslys
MALSF	mellomintensive innflygingslys med sekvensielle blinklys
MALSR	mellomintensive innflygingslys med indikatorlys for oppretting langs rullebanen
MAPt	punkt for avbrutt innflyging
MCTOM	største sertifiserte masse ved avgang
MDA	minste nedstigningshøyde
MDA/H	minste nedstigningshøyde

MDH	minste nedstigningshøyde
MEA	minste sikre høyde på ruten
MEL	minsteutstyrsliste
METAR	værrapport for flyplass
MGA	minste sikre høyde
MHz	megahertz
MID	midtpunkt
ml	milliliter
MLS	mikrobølgelandingssystem
MMEL	referanseminsteutstyrsliste
MNPS	minstespesifikasjoner for navigasjonsytelse
MOC	minste hinderklaring
MOCA	minste hinderfri høyde
MOPS	minstestandard for driftsyttelse
MORA	minstehøyde utenfor ruten
MPSC	største passasjerantall
mSv	millisievert
NADP	prosedyre for støyreduksjon ved utflyging
NALS	ingen innflygingslys
NAV	navigasjon
NDB	rundtstrålende radiofy
N <sub>F</sub>	tomgangseffekturturbinhastighet
NM	nautisk mil
NOTAM	melding til flygende personell
NPA	ikke-presisjonsinnflyging
NVG	nattsynbriller
OAT	utvendig lufttemperatur
OCH	hinderfri høyde
OCL	havklarering
ODALS	rundtstrålende innflygingslys
OEI	én motor ute av drift
OFS	hinderfri overflate
OGE	utenfor bakkeeffekt
OIP	forskjøvet startpunkt
OM	driftshåndbok
ONC	driftsnavigasjonskart
OSD	driftsegnhethetsdata

otCMPA	ikke-komplekst motordrevet luftfartøy
PAPI	visuell glidebaneindikator
PAR	presisjonsinnflygingsradar
PBE	åndedrettsvern
PBN	ytelsesbasert navigasjon
PCDS	persontransportinnretning
PDP	forhåndsfastsatt punkt
PNR	aksjonsradiepunkt
POH	flygerens driftshåndbok
PRM	bevegelseshemmet person
QFE	atmosfærisk trykk ved flyplassens høyde (eller ved rullebaneterskelen)
QNH	spørsmål: nullhøyde, atmosfærisk trykk ved nautisk høyde
R/T	radio/telefoni
RA	forslag til unnvikelsesmanøver
RAT	rammluftturbin
RCC	redningssentral
RCF	reduisert drivstoff til uforutsett merforbruk
RCLL	rullebanesenterlys
RFC	rutenavigasjonskart
RNAV	områdenavigasjon
RNAV 5	B-RNAV, grunnleggende områdenavigasjon
RNP	nødvendig navigasjonsytelse
RNPX	nødvendig navigasjonsytelse X
ROD	nedstigningshastighet
RTCA	Den radiotekniske kommisjon for flyteknikk
RTZL	landingssonelys
RVR	rullebanesikt
RVSM	reduerte minsteverdier for loddrett atskillelse
SACA	sikkerhetsvurdering av luftfartøy registrert innenfor Fellesskapet
SAFA	sikkerhetsvurdering av luftfartøy registrert i en tredjestat
SAE ARP	Society of Automotive Engineers Aerospace Recommended Practice
SALS	enkle innflygingslys
SALSF	korte innflygingslys med sekvensielle blinklys
SAP	stabilisert innflyging
SAP	parametere for systemtilgang
SAR	søk og redning



SBAS	satellittbasert forsterkningsystem
SCP	særlige kategorier av passasjerer
SID	standardinstrumentutflyging
SMS	sikkerhetsstyringssystem
SPECI	spesialværrapport
SRA	innflyging med overvåkingsradar
SRE	overvåkingsradarelement
SSALF	forenklede korte innflygingslys med sekvensielle blinklys
SSALR	forenklede korte innflygingslys med indikatorlys for oppretting langs rullebanen
SSALS	forenklede korte innflygingslys
SSP	statlig sikkerhetsprogram
SSR	sekundær overvåkingsradar (trykk-høyde-rapportering)
STC	supplerende typesertifikat
SVS	syntetisk siktsystem
TA	trafikkmelding
TAC	terminalinnflygingskart
TAFS	værvarsler for flyplass
TAS	faktisk flygehastighet
TAWS	terrengvarslingssystem
TCAS	antikollisjonssystem
TCCA	Transport Canada Civil Aviation
TDP	beslutningspunkt under avgang
TDZ	landingszone
THR	rullebaneterskel
TODA	tilgjengelig avgangsstrekning
TORA	tilgjengelig avgangsrullebane
TRI	typerettighetsinstruktør
TSE	totalsystemfeil
TVE	total loddrett feil
TWIP	terminalværinformasjon for flygere
UMS	bruksovervåkingssystem
UTC	koordinert universaltid
UTR	sikring for overkroppen
V <sub>AT</sub>	angitt flygehastighet ved rullebaneterskel
VDF	VHF-peiler
VFR	visuellflygeregler

VHF	svært høy frekvens
VIS	sikt
VMC	visuelle værforhold
V <sub>MO</sub>	største driftshastighet
VNAV	vertikal navigasjon
VOR	VHF-kommunikasjon med samme rekkevidde i alle retninger
V <sub>S1G</sub>	1 g steilehastighet
V <sub>SO</sub>	steilehastighet
V <sub>Y</sub>	hastighet for beste stigehastighet
WAC	luftfartskart for verden
WXR	værradar
ZFT	nullflygetid
ZFTT	nullflygetidskurs

Køln, 1. juni 2011

P. GOUDOU  
administrerende direktør