

Notat

Saksbehandler

Tom Egil Herredsvela, tlf.

Dato
13.02.2026Referanse
23/00421-15

Til

Kopi til

Høringstekst: EASA Opinion 01/2026 – Oppdatering av forordning (EU) 965/201 om luftfartsoperasjoner

1. Høring:

EUs byrå for sivil luftfart, EASA, har publisert EASA Opinion 01/2026.

Opinion 01/2026 inneholder forslag til endringer i forordning (EU) 965/2012 om luftfartsoperasjoner, som igjen er gjennomført i Norge i forskrift om luftfartsoperasjoner.

Forslaget i Opinion 01/2026 skal nå behandles og vedtas av EU Kommisjonen. I denne prosessen skal forslaget diskuteres av medlemsstatene, hvor også Luftfartstilsynet representerer Norge.

Hoveddelen av innholdet i Opinion 01/2026 har tidligere vært hørt i Norge. Dette gjelder likevel ikke den delen av forslaget som stammer fra NPA 2024/02, og som i hovedsak gjelder presiseringer og rettelser i forordning (EU) 965/2012.

Saken sendes derfor på ny høring av informasjonshensyn og for at høringsinstansene kan komme med innspill for å opplyse saken. Luftfartstilsynet vil ta dette med i vurderingen av hva som bør være Norges posisjon til saken ifbm. EU Kommisjonens behandling av saken og den senere prosessen om å innlemme forordningen i EØS-avtalen.

Frist for høringsinnspill er 10. april 2026.

Høringsinnspill kan sendes per e-post til postmottak@caa.no. Alternativt kan innspill sendes per post til Luftfartstilsynet, Postboks 243, 8001 Bodø.

Merk tilbakemeldingene med saksnummer: 23/00421.

2. Nærmere om Opinion 01/2026

Forslaget til endringer av forordning (EU) 965/2012 er resultat av en periodisk revisjon av forordningen. Hensikten er å oppdatere forordningen i takt med utviklingen.

Opinion 01/2026 er publisert på EASAs nettside her: [Opinion No 01/2026 - Regular update of the air operations rules | EASA](#). Her finnes en analyse av behovet for de foreslåtte reglene, regelverksutkast og konsekvensanalyse.

Oppsummering av hvilke endringer i forordning (EU) 965/2012 som foreslås:

- **Oppdatering av henvisninger til regelverk**
 - Alle henvisninger til det opphevede regelverket forordning (EF) nr. 216/2008 oppdateres til riktig gjeldende regelverk forordning (EU) 2018/1139 for bedre samsvar og juridisk klarhet.
- **Endringer i regler for ramp inspections**
 - Reglene justeres for å:
 - Bedre prioritere hvilke operatører som kontrolleres (inkludert EU-operatører og enkelte tredjelandsoperatører).
 - Samordne inspeksjoner med kriterier for alkoholtesting.
 - Oppdatere krav til kompetanse og oppdatert erfaring hos ramp-inspektører.
- **Innføring av EDTO i stedet for ETOPS**
 - Begrepet ETOPS erstattes med **EDTO (Extended Diversion Time Operations)** i tråd med ICAO-standarder og moderne teknologi.
 - Relevante bestemmelser i regelverket endres tilsvarende.
- **Endringer i unntaksbestemmelser (artikkel 6)**
 - Henvisninger til gammelt regelverk fjernes.
 - Unntaksordninger tilpasses en tidligere kommisjonsbeslutning slik at eksisterende operasjoner kan fortsette på samme vilkår.
 - En foreldet overgangsbestemmelse slettes helt.
- **Oppdatering av myndighetskrav (Part-ARO)**
 - Klargjøring og forbedring av regler om:
 - Ledelsessystemer
 - Tildeling av oppgaver til kvalifiserte enheter
 - Tilsynsplanlegging
 - Arkivering og dokumentasjon

- Håndtering av avvik og sanksjoner
- **Presisering for ballong- og seilflyging**
 - Reglene for introduksjonsflyginger justeres for å tydeliggjøre at myndighetene kan stille tilleggsvilkår, i tråd med egne regelverk for ballong og seilfly.
- **Oppdaterte maler for AOC og operasjonsspesifikasjoner**
 - Malene endres for:
 - Klargjøring av “utstedelsesdato”
 - Mer ensartet terminologi
 - Erstatning av ETOPS med EDTO
 - Bedre presisjon og brukervennlighet
- **Klargjøring av operatørkrav (Part-ORO)**
 - Tydeligere regler om:
 - Hvilken myndighet som er ansvarlig
 - Håndtering og lukking av avvik
 - Operativ kontroll og ansvar/roller for involvert personell
- **Forbedrede regler for hendelsesrapportering**
 - Reglene tilpasses dagens EU-system for sikkerhetsrapportering for:
 - Mer systematisk rapportering
 - Bedre oppfølging
 - Mer effektiv deling av sikkerhetsinformasjon
- **Endringer i kabinbesetningens trening**
 - Presisering av når forskjellstrening kreves.
 - Harmonisering av gyldighet for årlig og treårlig repetisjonstrening og kontroll.
- **Nye regler for operativt kontrollpersonell (ORO.OCP)**
 - Ny egen del i regelverket for personell som utfører operativ kontroll.
 - Gjelder CAT- og NCC-flyoperatører.

- Omfatter krav til:
 - Roller og ansvar
 - Opplæring og kvalifikasjoner
 - Instruktører og assessorer
- Tilpasses ICAO-standarder og bransjepraksis.
- **Mer fleksibel og moderne opplæring**
 - Åpner for kompetansebasert trening (CBTA).
 - Gir fleksibilitet til å tilpasse opplæring etter operatørens størrelse og type drift.
- **Rusmiddelregler presiseres**
 - Reglene gjelder kun flygende personell, kabinbesetning og annet sikkerhetskritisk personell.
- **Oppdaterte regler for farlig gods**
 - Tilpasses siste ICAO-endringer, blant annet:
 - Rapportering
 - Godkjenninger
 - Informasjonsdeling
 - Opplæring
 - Sikrer at informasjon også når operativt kontrollpersonell.
- **Videreutvikling av drivstoff/energi-regler**
 - Tilpasning til nye fremdriftsteknologier.
 - Klargjøring av reserve- og alternativkrav.
 - Bedre samsvar i planlegging og ytelseskrav.
- **Nye krav knyttet til helseberedskap**
 - Krav om universelt smittevernsett (universal precaution kit) i relevante flyoperasjoner.
- **Klargjøring av krav til førstehjelpsutstyr**
 - Innføring av kvalitetskrav til innhold og tilgjengelighet.

- **Presisering av helikopteroperasjoner**

- Tydeligere krav til:
 - NVIS- og heisoperasjoner
 - Kvalifiserte instruktører
 - Gyldighet på trening og kontroll
- Nye eller forbedrede krav til sikkerhetsutstyr (HTAWS, overlevelsesdrakter, nødluftsystemer).

- **Diverse forbedringer**

- Klargjøringer om blandet bruk av luftfartøy, etterlevelseskontroll og redaksjonelle forbedringer.

- **Opprydding i regler om ferdsskrivere**

- Fjerning av utdaterte datoer for FDR, CVR og datalink-opptakere.

- **Overgangsperioder**

- Nye regler innføres med utsettelse for å gi operatører og myndigheter tid til å tilpasse seg, særlig for:
 - Kompetansebasert trening
 - Nye helikoptersikkerhetskrav