



Rådet for
Den Europæiske Union

Bruxelles, den 17. oktober 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
til:	Generalsekretariatet for Rådet
Komm. dok. nr.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Vedr.:	BILAG til RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET Det europæiske program for luftfartssikkerhed

Hermed følger til delegationerne dokument COM(2022) 529 final - ANNEX.

Bilag: COM(2022) 529 final - ANNEX



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

BILAG

til

RAPPORT FRA KOMMISSIONEN TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Det europæiske program for luftfartssikkerhed

Indholdsfortegnelse

1.	EUROPÆISKE SIKKERHEDSPOLITIKKER, -MÅL OG -RESSOURCER.....	6
1.1.	Det europæiske luftfartssikkerhedssystem	6
1.2.	Det europæiske luftfartssikkerhedssystem og ICAO	7
1.3.	EU's lovgivning om luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse	8
1.3.1.	Opbygningen af EU's sikkerhedslovgivning.....	8
1.3.2.	Forordning (EU) 2018/1139 og tilhørende regler	14
1.3.3.	Undersøgelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart.....	22
1.3.4.	Indberetning, analyse og opfølgning på begivenheder i civil luftfart	23
1.3.5.	EU-liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i EU	23
1.4.	Sikkerhedsansvar og -ansvarliggørelse i Den Europæiske Union	24
1.4.1.	Beslutningsprocessen i Den Europæiske Union	24
1.4.2.	Luftfartssikkerhedskompetencer og ansvar inden for EU's sikkerhedssystem	25
1.5.	Undersøgelse af havarier og hændelser.....	34
1.5.1.	De gældende regler	34
1.5.2.	Sikkerhedsanbefalinger	34
1.5.3.	Samarbejde med andre enheder	35
1.6.	Håndhævelse	36
1.6.1.	Håndhævelse over for medlemsstaterne.....	36
1.6.2.	Håndhævelse over for regulerede erhvervsorganisationer	37
2.	EUROPÆISK FORVALTNING AF SIKKERHEDSRISICI.....	39
2.1.	Indsamling, analyse og udveksling af sikkerhedsdata	41
2.2.	Sikkerhedsrisikostyring på EU-plan: proceduren ved udarbejdelse og ajourføring af den europæiske plan for luftfartssikkerhed	42
2.2.1	Den europæiske plan for luftfartssikkerhed: den internationale dimension.....	45
2.3.	Overvågning af sikkerhedsresultater.....	47
2.3.1	Aftale om organisationers sikkerhedsresultater	47
2.3.2	Medlemsstaternes sikkerhedsresultater	48
2.3.3	EASA årlige sikkerhedsoversigt	48
2.4.	Krav til sikkerhedsforvaltning for myndigheder og organisationer	49
3.	EU-SIKKERHEDSKONTROL	50
3.1	Sikkerhedstilsyn	50
3.1.1	Overvågning af gennemførelsen af reglerne i medlemsstaterne	50
3.1.2	Tilsyn med certificerede organisationer	50
3.2	Sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsyn på de områder, der giver anledning til størst bekymring, eller hvor der er størst behov.....	51

3.2.1	Sikkerhedsdatabaseret målretning af overvågningen af medlemsstaterne	51
3.2.2	Sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsynet med luftfartssektoren.....	52
4.	FREMME AF SIKKERHED I EU	53
4.1	Aktiviteter på EU-plan	54
4.1.1	Sikkerhedskommunikation.....	54
4.2	Uddannelse på EU-plan.....	55
	Forkortelser	57

Table 1.	Applicable European Union aviation safety and environmental protection/compatibility legislation	9
----------	--	---

Table 2.	Competent Authorities under EU rules	25
----------	--	----

Figure 1.	Interrelationship between the stakeholders in the European safety system	28
-----------	--	----

Figure 2.	The European SRM process	41
-----------	--------------------------------	----

Figure 3.	Relationship between the EASP, EPAS and other programmes and plans	43
-----------	--	----

INDLEDNING

Dette dokument omhandler det europæiske program for luftfartssikkerhed og indeholder en beskrivelse af de gældende luftfartsregler på EU-plan samt de aktiviteter og procedurer, der indgår i den fælles forvaltning af civil luftfartssikkerhed på EU-plan.

Det europæiske program for luftfartssikkerhed er i funktionel forstand modstykket på EU-plan til det statslige sikkerhedsprogram, der er beskrevet i bilag 19 til Chicagokonventionen. Ved forordning (EU) 2018/1139 blev der indført et nyt obligatorisk kapitel om forvaltning af luftfartssikkerheden i EU's retlige ramme for luftfart. Det fastsætter bl.a., at Kommissionen skal vedtage, offentliggøre og ajourføre et dokument ("det europæiske program for luftfartssikkerhed"), som beskriver, hvordan det europæiske luftfartssikkerhedssystem fungerer, og som indeholder de regler, aktiviteter og procedurer, der tager sigte på at forvalte sikkerheden inden for den civile luftfart i Unionen i overensstemmelse med den retlige ramme.

Programmet beskriver, hvordan luftfartssikkerheden forvaltes fra et EU-perspektiv. Eftersom mange regler og aktiviteter vedrørende luftfartssikkerhed i dag vedtages og koordineres på EU-plan, skal medlemsstaterne henvise til det europæiske program for luftfartssikkerhed i deres egne statslige sikkerhedsprogrammer. Derfor skal det europæiske program for luftfartssikkerhed som minimum indeholde de elementer vedrørende det statslige ansvar for sikkerhedsforvaltningen, som er beskrevet i internationale standarder og international anbefalet praksis. EU har fastlagt lovgivning på visse luftfartssikkerhedsområder, og uden inddragelse af EU-dimensionen er det ikke muligt for medlemsstaterne at beskrive, hvordan de forvalter sikkerheden nationalt. På de fleste områder, der er omfattet af Chicagokonventionen, har medlemsstaterne desuden overført deres kompetence til Unionen. I det europæiske program for luftfartssikkerhed forklares det også, hvordan EU adresserer de internationale forpligtelser, der er resultatet af denne uddelegering af ansvar.

Det europæiske program for luftfartssikkerhed er med hensyn til format og struktur tilpasset beskrivelsen i de statslige sikkerhedsprogrammer som omhandlet i bilag 19 til Chicagokonventionen.

Det europæiske program for luftfartssikkerhed indeholder også en beskrivelse af processen for videreudvikling, vedtagelse, ajourføring og gennemførelse af den europæiske plan for luftfartssikkerhed.

Det europæiske program for luftfartssikkerhed skal sikre, at systemet til forvaltning af luftfartssikkerheden i Den Europæiske Union muliggør opretholdelse af det højeste mulige ensartede sikkerhedsniveau i hele EU, som til stadighed forbedres, samtidigt med at der tages hensyn til andre relevante mål, f.eks. miljøbeskyttelse.

Ved at beskrive de procedurer, der anvendes til fælles forvaltning af sikkerheden på EU-plan, og navnlig, hvordan Europa- Kommissionen ("Kommissionen"), medlemsstaterne og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur samarbejder for at identificere farer og træffe passende foranstaltninger til at minimere sikkerhedsrisici, bidrager det europæiske program for luftfartssikkerhed til at nå de høje EU-sikkerhedsmål, som er opstillet på EU-plan. Programmet sikrer derfor, at alle de deltagende parter er bekendt med deres ansvar, og at alle regler og procedurer til fremme af luftfartssikkerheden er på plads, og det bidrager således til at forebygge havarier i og uden for EU.

TERMINOLOGI

I dette dokument forstås ved:

- "medlemsstater": de 27 EU-medlemsstater
- "EASA-medlemsstater": de 27 EU-medlemsstater samt Island, Liechtenstein, Norge og Schweiz
- "ICAO EUR-stater": de 55 stater i ICAO-regionen EUROPE, som omfatter alle EU-medlemsstater
- enhver henvisning til "grundforordning": Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur¹, og
- enhver henvisning til "analytikernetværket": netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart².

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EØS-relevant tekst) (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EØS-relevant tekst) (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18).

1. EUROPÆISKE SIKKERHEDSPOLITIKKER, -MÅL OG -RESSOURCER

1.1. Det europæiske luftfartssikkerhedssystem

Det europæiske luftfartssikkerhedssystem indeholder de regler og procedurer, der tager sigte på at forvalte sikkerheden inden for den civile luftfart i Unionen i overensstemmelse med forordning (EU) 1139/2018. Disse regler og procedurer sikrer et højt sikkerhedsniveau inden for civil luftfart, harmoniserer sikkerhedsaspekterne og letter den frie bevægelighed for produkter, tjenesteydelser, personer og kapital, der er involveret i civil luftfart.

Systemet medvirker samtidig til at:

- forbedre EU-luftfartsindustriens konkurrenceevne
- fremme omkostningseffektiviteten, bl.a. ved at undgå overlapning, og fremme effektiviteten af regulerings-, certificerings- og tilsynsprocedurerne samt en effektiv anvendelse af relaterede ressourcer på EU-niveau og nationalt niveau
- bistå medlemsstaterne med udøvelsen af deres rettigheder og opfyldelsen af deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at sikre en fælles fortolkning og en ensartet og rettidig gennemførelse af konventionens bestemmelser
- udbrede Unionens opfattelse af standarder og regler for civil luftfart i hele verden ved at etablere et passende samarbejde med tredjelande og internationale organisationer og
- fremme teknisk og operationel interoperabilitet og udveksling af bedste administrative praksis.

Sikkerhedsforvaltningssystemet på luftfartsområdet er baseret på et tæt samarbejde mellem Kommissionen, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende "EASA" eller "agenturet"), medlemsstaterne og luftfartsindustrien.

Det høje og ensartede beskyttelsesniveau for EU-borgere og passagerer bygger hovedsagelig på vedtagelsen af fælles sikkerhedsregler, på foranstaltninger, der sikrer, at materiel, personer og organisationer³ i EU efterlever sådanne regler, og på effektive procedurer for sikkerhedsrisikostyring på regionalt, statsligt og sektorspecifikt plan. Artikel 85 i forordning (EU) 2018/1139 omhandler et håndhævelsessystem, hvor agenturet bistår Kommissionen med at overvåge medlemsstaternes anvendelse af denne forordning samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakterne hertil.

Dette system suppleres af grundige havari- og hændelsesundersøgelser, der gør det muligt at påvise sikkerhedsmangler og træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse mangler. Det europæiske program for luftfartssikkerhed omfatter også brug af mere proaktive og evidensbaserede foranstaltninger, der tager sigte på at identificere de risici, der frembyder den største risiko, og iværksættelse af tiltag, der reducerer sådanne risici. Systemet udnytter navnlig de databaserede risikoidentifikationer og -evalueringer, der foretages af programmet Data4Safety (big data), som støttes af Kommissionen og koordineres af EASA, med deltagelse af relevante partnere fra den europæiske luftfartssektor.

³ Ved organisationer forstås i dette dokument erhvervsorganisationer, der leverer luftfartsmateriel eller udøver luftfartstjenester.

1.2. Det europæiske luftfartssikkerhedssystem og ICAO

Det europæiske luftfartssikkerhedssystem er tæt koordineret med udviklingen og gennemførelsen af standarder og anbefalet praksis fra Organisationen for International Luftfart (ICAO SARPs).

Kommissionen og EASA følger deres udviklingsprocedure og -plan vedrørende regelfastsættelse, så snart det kan bekræftes, at der er behov for et europæisk regelsæt. Dette omfatter en vurdering af ICAO's forslag til ændringer af bilag (ICAO State Letter type I) samt identifikation af forskelle mellem EU's regelsæt og ICAO's bilag (ICAO State Letter type II og Compliance Checklists). I vurderingen af afvigelser bistår EASA og Kommissionen de medlemsstater, der skal underrette ICAO om afvigelser. Efter EASA's vurdering foreslår Kommissionen Rådet en afgørelse om underretning om afvigelser.

Kommissionen og EASA samarbejder med ICAO's regionale kontor for Europa/Nordatlanten (EUR/NAT) om at fremme en regional tilgang til styring af luftfartssikkerheden, tilskynde til samarbejde om risikostyring og skabe synergier inden for EU's forskellige initiativer til forbedring af sikkerheden. Den regionale luftfartssikkerhedsplan for EUR (EUR RASP) er vigtig i denne forbindelse: Siden 2017 har ICAO's regionale kontor, Kommissionen og EASA arbejdet sammen med henblik på at udvikle en sådan regional plan for luftfartssikkerhed, som bygger på de tiltag, der er fastlagt i den europæiske plan for luftfartssikkerhed (EPAS), således at alle ICAO EUR-stater kan drage fordel af den etablerede procedure for sikkerhedsplanlægning og dens forskellige resultater, herunder materiale vedrørende regler, dokumenter om sikkerhedsfremme, retningslinjer, værktøjer og bedste praksis. Den første EUR RASP blev udstedt i januar 2019.

Kommissionen og EASA er også repræsenteret i European Aviation System Planning Group (EASPG) og den tilknyttede Programme Coordination Group (PCG). EASPG's hovedformål er at sikre, at planer for udvikling af luftfartssystemer og luftfartssikkerhedsplaner i EUR-regionen fortsat er sammenhængende og forenelige med planerne for de tilstødende regioner samt med ICAO's globale planer, og at forvalte og koordinere gennemførelsen heraf. EASPG spiller også en vigtig rolle i arbejdet med at fremme og lette harmonisering og koordinering af de subregionale og nationale programmer vedrørende luftfart og sikkerhed i EUR-regionen.

Endelig er Kommissionen og EASA repræsenteret i Global Aviation Safety Plan (GASP) Study Group og bidrager dermed til vedligeholdelsen af GASP, tilknyttet vejledningsmateriale og værktøjer. Hovedformålet med GASP er løbende at reducere antallet af omkomne og risikoen for omkomne ved at styre udviklingen af en harmoniseret strategi for luftfartssikkerhed på grundlag af seks GASP-mål med tilhørende delmål samt udviklingen og gennemførelsen af regionale og nationale luftfartssikkerhedsplaner.

EASA fremmer desuden gennemførelsen af det statslige sikkerhedsprogram (SSP) og sikkerhedsstyringen globalt gennem EU's projekter for teknisk bistand og ved at samarbejde med ICAO's regionale kontorer om at støtte statslige og regionale organisationer for sikkerhedstilsyn (RSOO'er). Disse projekter har navnlig til formål at hæve sikkerhedsniveauet på globalt plan ved at bistå staterne med at etablere deres statslige sikkerhedsprogrammer, bistå staterne og RSOO'erne med at etablere regionale samarbejdsmekanismer og dermed sikre overholdelse af ICAO's standarder og anbefalet praksis (SARP'er). I forbindelse med disse aktiviteter kan de europæiske sikkerhedspolitikker og -mål fremmes effektivt på regionalt og globalt plan.

1.3. EU's lovgivning om luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse

1.3.1. Opbygningen af EU's sikkerhedslovgivning

I henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) er transport en delt kompetence mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater. Artikel 100, stk. 2, i TEUF gør det endvidere muligt for Europa-Parlamentet og Rådet at fastsætte egnede bestemmelser om lufttransport på forslag fra Kommissionen. Når Unionen i traktaterne på et bestemt område tildeles en kompetence, som den deler med medlemsstaterne, kan Unionen og medlemsstaterne lovgive og vedtage juridisk bindende retsakter på dette område, og medlemsstaterne udøver deres kompetence, i det omfang Unionen ikke har udøvet sin, jf. artikel 2, stk. 2, i TEUF.

De retlige krav på luftfartssikkerhedsområdet kan derfor fastsættes på EU-plan ved vedtagelse af EU-lovgivning.

EU-lovgivningen om civil luftfartssikkerhed består af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger, som om nødvendigt er suppleret med Kommissionens delegerede forordninger og gennemførelsesforordninger. Mekanismer til evaluering af gennemførelsen og effektiviteten af lovgivningen, som potentielt kan føre til en revision heraf, indgår i de relevante retsakter og vurderes også gennem de såkaldte standardinspektioner hos medlemsstaterne, der udføres af EASA.

I tabellen nedenfor opsummeres den gældende luftfartssikkerhedslovgivning, der er vedtaget på EU-plan.

Tabel 1. Gældende EU-lovgivning om luftfartssikkerhed og miljøbeskyttelse

Grundforordningen om EASA og tilhørende gennemførelsesforordninger og delegerede forordninger		
Grundforordningen	(EU) 2018/1139	Bilag I: Luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 3, litra d) Bilag II: Væsentlige krav til luftdygtighed Bilag III: Væsentlige krav til materiellets miljøgodkendelse Bilag IV: Væsentlige krav til flybesætninger Bilag V: Væsentlige krav til flyveoperationer Bilag VI: Væsentlige krav til kvalificerede organer Bilag VII: Væsentlige krav til flyvepladser Bilag VIII: Væsentlige krav til ATM/ANS og flyveledere Bilag IX: Væsentlige krav til ubemandede luftfartøjer Bilag X: Sammenligningstabel
Indledende luftdygtighed	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 748/2012	Bilag I: Del 21 Bilag II: Ophævet forordning med oversigt over ændringer Bilag III: Sammenligningstabel
Supplerende luftdygtighedsspecifikationer for operationer	Gennemførelsesforordning: (EU) 2015/640	Bilag I: Del-26
Vedvarende luftdygtighed	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 1321/2014	Bilag I: Del-M Bilag II: Del-145 Bilag III: Del-66 Bilag IV: Del-147 Bilag Va: Del-T Bilag Vb: Del-ML Bilag Vc: Del-CAMO Bilag Vd: Del-CAO
Flybesætning	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 1178/2011	Bilag I: Del-FCL Bilag II: Konvertering af ikke-EU-licenser Bilag III: Licenser fra lande uden for EU Bilag IV: Del-MED Bilag V: Del-CC Bilag VI: Del-ARA Bilag VII: Del-ORA Bilag VIII: Del-DTO
Flyveoperationer	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 965/2012	Bilag I: Definitioner Bilag II: Del-ARO Bilag III: Del-ORO Bilag IV: Del-CAT Bilag V: Del-SPA Bilag VI: Del-NCC Bilag VII: Del-NCO Bilag VIII: Del-SPO
Flyvning med balloner	Gennemførelsesforordning: (EU) 2018/395	Bilag I: Del-DEF Bilag II: Del-BOP Bilag III: Del-BFCL
Operation af svævefly	Gennemførelsesforordning: (EU) 2018/1976	Bilag I: Del-DEF Bilag II: Del-SAO Bilag III: Del-SFCL

--	--	--

Grundforordningen om EASA og tilhørende gennemførelsesforordninger og delegerede forordninger (fortsat)		
<u>Tredjelandsoperatører</u>	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 452/2014	Bilag I: Del-TCO Bilag II: Del-ART
<u>Udøvelse af ATM/ANS-tjeneste – lufttrafikstyring og luftfartstjenester</u>	Gennemførelsesforordning: (EU) 2017/373	Bilag I: Definitioner Bilag II: Del-ATM/ANS.AR Bilag III: Del-ATM/ANS.OR Bilag IV: Del-ATS Bilag V: Del-MET Bilag VI: Del-AIS Bilag VII: Del-DAT Bilag VIII: Del-CNS Bilag IX: Del-ATFM Bilag X: Del-ASM Bilag XI: Del-FPD Bilag XII: Del-NM Bilag XIII: Del-PERS
<u>Interoperabilitet i det europæiske ATM-net</u>	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 1079/2012 Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 1207/2011 Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 1206/2011 Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 29/2009 Gennemførelsesforordning: (EF) nr. 262/2009 Gennemførelsesforordning: (EF) nr. 633/2007 Gennemførelsesforordning: (EF) nr. 1033/2006 Gennemførelsesforordning: (EF) nr. 1032/2006	
<u>Flyveledere</u>	Gennemførelsesforordning: (EU) 2015/340	Bilag I: Del ATCO Bilag II: Del ATCO.AR Bilag III: Del ATCO.OR Bilag IV: Del ATCO.MED
<u>Krav til udnyttelse af luftrummet (ACAS II)</u>	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 1332/2011	Bilag: ACAS
<u>Krav til udnyttelse af luftrummet (PBN)</u>	Gennemførelsesforordning: (EU) 2018/1048	Bilag: Subpart PBN
<u>SERA</u>	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 923/2012	Bilag: Lufttrafikregler
<u>Flyvepladser</u>	Gennemførelsesforordning:	Bilag I: Definitioner

	(EU) nr. 139/2014	Bilag II: Del-ADR.AR Bilag III: Del-ADR.OR Bilag IV: Del-ADR.OPS
Ubemandede luftfartøjssystemer (UAS) (Regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer)	Gennemførelsesforordning: (EU) 2019/947	Bilag: UAS-operationer i den "åbne" kategori og i den "specifikke" kategori
UAS og tredjelandsoperatører af ubemandede luftfartøjssystemer)	Delegeret forordning: (EU) 2019/945	Bilag
Regelsæt for U-space	Gennemførelsesforordning: (EU) 2021/664	Bilag I: Kriterier for fastsættelsen af de kapacitets- og resultatkrav, operationelle betingelser og luftrumsrestriktioner, der er omhandlet i artikel 3, stk. 4 Bilag II: Offentliggørelse af den fælles information, der er omhandlet i artikel 5, stk. 4, litra a) Bilag III: Krav til datakvalitet, latenstid og databeskyttelse, som omhandlet i artikel 5, stk. 4, litra b), og artikel 7, stk. 5, litra c) Bilag IV: Den i artikel 6, stk. 4, omhandlede UAS-flyvetilladelsesansøgning Bilag V: Udveksling af relevante operationelle data og oplysninger mellem U-space-tjenesteudøvere og luftrafiktjenesteudøvere i overensstemmelse med artikel 7, stk. 3 Bilag VI: Certifikat for U-space-tjenesteudøver som omhandlet i artikel 14, stk. 3 Bilag VII: Certifikat for eneudøver af fælles informationstjenester som omhandlet i artikel 14, stk. 3

Andre forordninger, om hvordan Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur fungerer

Gebyrer og afgifter	Gennemførelsesforordning: (EU) 2019/2153	Bilag
Bøder og tvangsbøder	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 646/2012	
Standardinspektioner	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 628/2013	

Forordninger på luftfartssikkerhedsområdet, der ikke udspringer af grundforordningen om EASA

Indberetning af begivenheder	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 376/2014	Bilag I: Liste over krav, der gælder for de obligatoriske og frivillige ordninger for indberetning af begivenheder Bilag II: Berørte parter Bilag III: Anmodning om oplysninger fra den europæiske centrale database
Den fælles europæiske risikoklassificeringsordning	Delegeret forordning: (EU) 2020/2034 om supplerende regler til (EU) nr. 376/2014	Bilag: Den fælles europæiske risikoklassificeringsordning (ERCS)
Liste, der klassificerer begivenheder inden for civil luftfart, som skal indberettes i henhold til forordning (EU) nr. 376/2014	Gennemførelsesforordning: (EU) 2015/1018	Bilag I: Begivenheder relateret til operation af luftfartøjet Bilag II: Begivenheder relateret til luftfartøjets tekniske tilstand, vedligeholdelse og reparation Bilag III: Begivenheder relateret til luftfartstjenester og -faciliteter Bilag IV: Begivenheder relateret til flyvepladser og groundservices Bilag V: Begivenheder relateret til andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer, herunder svævefly og lettere end-luftfartøjer
Undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart	(EU) nr. 996/2010	Bilag: Liste med eksempler på alvorlige hændelser
Harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart	Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91	
Opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet	(EF) nr. 2111/2005	Bilag: Fælles kriterier med henblik på indførelse af et driftsforbud på fællesskabsplan af sikkerhedsmæssige grunde
Gennemførelsesbestemmelser til fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet	(EF) nr. 473/2006	Bilag A: Oplysninger, der skal afgives af en medlemsstat, som fremsætter en anmodning i henhold til artikel 4, stk. 2, i grundforordningen Bilag B: Meddelelse fra en medlemsstat om undtagelsesbestemmelser, der er vedtaget i henhold til artikel 6, stk. 1, i grundforordningen med henblik på at nedlægge et driftsforbud på dens område Bilag C: Meddelelse fra en medlemsstat om undtagelsesbestemmelser, der er vedtaget i medfør af artikel 6, stk. 2, i grundforordningen med henblik på at opretholde eller pålægge et driftsforbud på

		dens område, når Kommissionen har besluttet ikke at optage tilsvarende bestemmelser på fællesskabslisten
Fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet	(EU) nr. 474/2006	Bilag A: Liste over luftfartsselskaber, for hvis vedkommende alle former for drift er omfattet af forbud i Fællesskabet
		Bilag B: Liste over luftfartsselskaber, der er omfattet af driftsmæssige begrænsninger i Fællesskabet
Rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum	(EF) nr. 549/2004	
Det fælles europæiske luftrum — udøvelse af luftfartstjenester	(EF) nr. 550/2004	Bilag I: Krav til anerkendte organisationer Bilag II: Betingelser, der skal knyttes til certifikaterne
Det fælles europæiske luftrum — organisation og udnyttelse af luftrummet	(EF) nr. 551/2004	
Det fælles europæiske luftrum — fælles projekter	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 409/2013	
Præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum — Centrale sikkerhedsindikatorer	Gennemførelsesforordning: (EU) 2019/317	Bilag I: Centrale sikkerhedsindikatorer for opstilling af mål og indikatorer for overvågning Bilag II: Skabelon for præstationsplaner på nationalt niveau eller inden for den funktionelle luftrumsblok, jf. artikel 10, stk. 1 Bilag III: Skabelon for netpræstationsplan, jf. artikel 10, stk. 5 Bilag IV: Kriterier for vurdering af præstationsplaner og -mål på nationalt niveau eller inden for den funktionelle luftrumsblok Bilag V: Kriterier for vurdering af udkastet til netpræstationsplan Bilag VI: Liste over præstationsrelaterede data, der skal indberettes til Kommissionen med henblik på overvågning af præstation i henhold til artikel 36, stk. 1, og artikel 37 Bilag VII: Fastlagte og faktiske omkostninger Bilag VIII: Krav til beregning af overflyvnings- samt tårn- og indflyvningskontrolltjenesteeenheder, jf. artikel 25 Bilag IX: Enhedsrater Bilag X: Kriterier for vurderingen af, hvorvidt udøvelsen af tjenester omhandlet i artikel 35, stk. 1, er underlagt markedsvilkår Bilag XI: Oplysningsskemaer vedrørende omkostningsgrundlag og enhedsrater, der skal indgives til Kommissionen i henhold til artikel 35, stk. 6 Bilag XII: Væsentlige elementer til høringerne omhandlet i artikel 24, stk. 3, og artikel 30, stk. 1 Bilag XIII: Specifikke krav til incitamentsordninger omhandlet i artikel 11, stk. 3

Andre forordninger inden for civil luftfart vedrørende miljøbeskyttelse

Støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne	Gennemførelsesforordning: (EU) nr. 598/2014 ⁴	Bilag I: Vurdering af støjsituationen i en lufthavn Bilag II: Vurdering af støjrelaterede driftsrestriktioners
---	--	---

⁴ [EUR-Lex — 32014R0598 — DA — EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

Den gældende EU-lovgivning om luftfartssikkerhed er tilgængelig på EUR-Lex-webstedet i registeret over EU-lovgivning, kapitel [07.40.30](#)⁵. Agenturet offentliggør også en oversigt over forordningerne⁶.

For at støtte gennemførelsen af EU-lovgivningen om luftfartssikkerhed og fremme den globalt stiller EASA konsoliderede udgaver af luftfartsreglerne til rådighed gennem sit eRules-projekt, der har til formål at digitalisere luftfartsreglerne. **Easy Access Rules** præsenterer luftfartsreglerne på en konsolideret og brugervenlig måde (gennemførelsesbestemmelser og deres ændringer vises ved siden af de tilhørende acceptable fremgangsmåder til at opfylde kravene, vejledende materiale, certificeringsspecifikationer og andre detaljerede specifikationer).

Der findes Easy Access Rules for alle luftfartsområder, og de deles i pdf-format og som en dynamisk onlinepublikation. De kan findes på følgende link:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>.

1.3.2. Forordning (EU) 2018/1139 og tilhørende regler

1.3.2.1. De retlige krav

Forordning (EU) 2018/1139⁷ er den centrale retsakt i EU's luftfartssikkerhedssystem. Den skal sikre, at der fastlægges og opretholdes et højt ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Europa og fastsætter til det formål fælles regler for civil luftfart. Med denne forordning muliggøres også gensidig anerkendelse af certifikater, der indføres en standardinspektionsprocedure, der skal sikre, at medlemsstaterne overholder reglerne, og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur oprettes.

Forordning (EU) 2018/1139 definerer "væsentlige krav", hvormed der fastsættes ambitiøse mål og omfattende forpligtelser for myndigheder, personer og organisationer med henblik på at forordningens mål. Med de væsentlige krav gennemføres de standarder og den anbefalede praksis, der er omhandlet i bilagene til Chicagokonventionen. Kravene vedrører luftfartsprodukter, produktdele og apparatur, operatører, der er aktive inden for lufttransport, samt piloter og personer, materiel og organisationer, der henholdsvis indgår i og medvirker til uddannelse og medicinsk undersøgelse, flyvepladser, lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester (ATM/ANS) inden for det luftrum, som EU-traktaten finder anvendelse på, flyveledere og ubemandede luftfartøjer.

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>.

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>.

⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af forordning (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 (EØS-relevant tekst) (EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1).

Som led i anvendelsen af forordning (EU) 2018/1139 har Kommissionen vedtaget delegerede forordninger og gennemførelsesforordninger, herunder dem, der er angivet i tabellen i afsnit 1.3.1.

Alle disse regler gælder umiddelbart i medlemsstaterne og kræver ikke national gennemførelse.

I Den Europæiske Union er det i første række medlemsstaternes ansvar, at EU-retten anvendes. De fleste af de certificerings- og tilsynsopgaver, der er fastsat krav om ved forordning (EU) 2018/1139 og gennemførelsesbestemmelserne hertil, varetages derfor på nationalt plan af de kompetente nationale myndigheder. I visse klart definerede tilfælde, f.eks. konstruktionsorganisationsgodkendelser, er det dog EASA, der er den kompetente myndighed, og som har beføjelse til at udstede certifikater og træffe de tilhørende håndhævelsesforanstaltninger.

De luftfartssikkerhedsområder, hvor EU i øjeblikket udøver sin kompetence, er:

1) Luftdygtigheds- og miljøcertificering

EU-reglerne gælder for de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a) og b), i forordning (EU) 2018/1139, bortset fra ubemandede luftfartøjer, og tilhørende motorer, propeller, dele og ikkefastmonteret udstyr skal opfylde de væsentlige krav til luftdygtighed, der er fastsat i bilag II til forordningen.

For så vidt angår støj og emissioner skal de pågældende luftfartøjer og tilhørende motorer, propeller, dele og ikkefastmonteret udstyr opfylde de miljøbeskyttelseskrav, der findes i de seneste ændringer til bilag 16 til Chicagokonventionen, som regelmæssigt tilpasses. De væsentlige krav til miljøgodkendelse, der er fastsat i bilag III til forordning (EU) 2018/1139, finder anvendelse på materiel, dele og ikkefastmonteret udstyr, i det omfang de bestemmelser i Chicagokonventionen, der er omhandlet i artikel 9, stk. 2, første afsnit, i forordning (EU) 2018/1139, ikke indeholder miljøbeskyttelseskrav.

Der gælder et sæt regler for den indledende og vedvarende luftdygtighed for konstruktion af materiel, konstruktion af dele, konstruktion af ikkefastmonteret udstyr, individuelle luftfartøjer, organisationer, der er ansvarlige for konstruktion, fremstilling, sikring af vedvarende luftdygtighed og vedligeholdelse af materiel, dele og ikkefastmonteret udstyr, for så vidt det er relevant, og personale, der er involveret i disse aktiviteter.

2) Miljøbeskyttelse

EASA anvender foranstaltninger vedrørende emissioner og støj med henblik på certificering af konstruktionen af materiel i henhold til artikel 11 forordning (EU) 2018/1139 med det formål at beskytte klimaet, miljøet og menneskers sundhed mod betydelige skadevirkninger som følge af det pågældende civile luftfartsmateriel. Når EASA træffer disse foranstaltninger, tager det behørigt hensyn til internationale standarder og international anbefalet praksis, miljøfordele, teknologisk gennemførlighed og økonomisk virkning. Foranstaltningerne omfatter sikring af tilgængeligheden af miljøstandarder, hvilket opnås gennem EU's effektive og tidligere deltagelse i ICAO's CAEP-procedure (Committee on Aviation Environmental Protection). Ved forordning (EU) 2018/1139 gives EU endvidere beføjelse til at fastsætte miljøstandarder på de områder, hvor der ikke findes ICAO-standarder, herunder bl.a. for hybridfly, eldrevne luftfartøjer og brintdrevne luftfartøjer.

Generelt fastlægger og koordinerer Kommissionen og EASA miljøbeskyttelsespolitikker og -foranstaltninger inden for civil luftfart på EU-plan. I denne forbindelse opfordres Kommissionen, EASA, andre EU-institutioner, -organer, -kontorer og -agenturer samt medlemsstaterne til at samarbejde om miljøspørgsmål. Samarbejdet omfatter aktiviteter i forbindelse med EU's emissionshandelssystem og forordningen om registrering, vurdering og

godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH)⁸. I samme forbindelse bidrager EASA også til gennemførelsen af EU's tiltag under miljøstrategien, f.eks. udviklingen af et miljømærkningsprogram for luftfart som led i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet⁹ samt støtten i forbindelse med udviklingen af "Fit for 55-pakken", som indeholder Kommissionens lovgivningsforslag vedrørende RefuelEU for luftfarten¹⁰, hvor EASA tildeles opgaven med at overvåge og rapportere om udbredelsen af bæredygtige flybrændstoffer.

En miljøgennemgang, der foretages i fællesskab af Det Europæiske Miljøagentur (EEA) og EASA med støtte fra netforvalteren for det fælles europæiske luftrum, indeholder en objektiv redegørelse for miljøbeskyttelsestiltag inden for den civile luftfart i Unionen. Denne gennemgang, som offentliggøres hvert tredje år i European Aviation Environmental Report, indeholder anbefalinger med hensyn til muligheder for at forbedre miljøbeskyttelsen inden for den civile luftfart i Unionen. Den seneste rapport blev offentliggjort i september 2022¹¹.

EASA har også mandat til at indsamle og verificere oplysninger om luftfartøjers støjniveau med henblik på støjmodellering omkring lufthavne som fastsat i forordning (EU) nr. 598/2014¹².

3) Flybesætning

Piloter og kabinebesætningsmedlemmer, der er involveret i operation af de i artikel 2, stk. 1, litra b), i forordning (EU) 2018/1139 omhandlede luftfartøjer, bortset fra ubemandede luftfartøjer, samt flyvesimulatortræningsanordninger og personer og organisationer, der er involveret i uddannelse, test, kontrol eller helbredsundersøgelse af piloter og kabinebesætninger, skal opfylde de væsentlige krav, der er fastsat i bilag IV til forordningen. Piloter skal være i besiddelse af et pilotcertifikat og et helbredsbevis til piloter, der er relevant for den operation, der skal udføres, kabinebesætningsmedlemmer, der er involveret i udøvelsen af erhvervsmæssig lufttransport, skal være i besiddelse af et bevis, og der kræves en godkendelse for flyvemedicinske centre, for organisationer, der varetager uddannelse af piloter, og organisationer, der varetager uddannelse af kabinebesætning.

Der kræves et certifikat for hver flyvesimulatortræningsanordning, der anvendes til træning af piloter. Personer med ansvar for flyvetræning, flyvesimulatortræning eller bedømmelse af piloters færdigheder skal ligesom flyvelæger være i besiddelse af et certifikat.

4) Flyveoperationer

Operationen af luftfartøjer, der er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2018/1139, bortset fra ubemandede luftfartøjer, skal opfylde de væsentlige krav i bilag V og, hvis det er relevant, bilag VII og VIII til forordningen. Luftfartøjsoperatører afgiver erklæring

⁸ [Europa-Parlamentets og Rådets forordning \(EF\) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier \(REACH\), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning \(EØF\) nr. 793/93 og Kommissionens forordning \(EF\) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF.](#)

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330.

¹⁰ COM(2021) 561 final.

¹¹ https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 598/2014 af 16. april 2014 om fastsættelse af bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Unionens lufthavne inden for en afbalanceret strategi og om ophævelse af direktiv 2002/30/EF. (EUT L 173 af 12.6.2014, s. 65).

om, at de har kvalifikationer og midlerne til at påtage sig det ansvar, der er forbundet med operation af luftfartøjer i overensstemmelse med de gældende EU-gennemførelsesretsakter, eller er i besiddelse af et certifikat. Det præciseres i certifikatet, hvilke beføjelser der tildeles luftfartøjsoperatøren, og det kan ændres for at tilføje eller fjerne beføjelser. Certifikatet kan tilsvarende begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder de gældende EU-regler og -procedurer for udstedelse og opretholdelse af et sådant certifikat.

5) Flyvepladser og groundhandling

Flyvepladser, sikkerhedsrelateret flyvepladsudstyr, drift af flyvepladser og levering af groundhandlingtjenester og forpladstjenester (AMS) på flyvepladser skal opfylde de væsentlige krav, der er fastsat i bilag VII og i givet fald bilag VIII til forordning (EU) 2018/1139. EU-reglerne gælder for flyvepladser, der er beliggende i det område, som traktaterne finder anvendelse på, og som:

- er åbne for offentlig brug
- betjener erhvervsmæssig lufttransport og
- har en asfalteret instrumentlandingsbane på mindst 800 meter, eller som
- udelukkende betjener helikoptere, der benytter instrumentindflyvnings- eller udflyvningsprocedurer.

Ved EU-reglerne fastsættes der fælles krav til:

- konstruktion, vedligeholdelse og drift af flyvepladser,
- herunder det sikkerhedsrelaterede udstyr, der benyttes på disse flyvepladser
- konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af sikkerhedsrelateret flyvepladsudstyr, der anvendes eller er bestemt til anvendelse på de flyvepladser, der er omfattet af anvendelsesområdet for EU-reglerne, og levering af groundhandlingtjenester og forpladstjenester (AMS) på disse flyvepladser og
- sikring af omgivelserne på de heri omhandlede flyvepladser, uden at dette berører EU-retten eller national ret om miljø og fysisk planlægning.

6) ATM/ANS, herunder gennemførelse af det fælles europæiske luftrum

Udøvelsen af ATM/ANS skal foregå i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er fastsat i bilag VIII, og bilag VII, hvis det er relevant. Luftfartøjer, der opererer i det fælles europæiske luftrum, undtagen dem, der deltager i de aktiviteter, der er omhandlet i artikel 2, stk. 3, litra a), i forordning (EU) 2018/1139, skal opfylde de væsentlige krav, der er fastsat i bilag VIII, punkt 1. Udøvere af ATM/ANS skal være i besiddelse af et certifikat med angivelse af de beføjelser, de har fået tildelt, efter at de har godtgjort, at de overholder de gældende EU-regler. Det kan også kræves, at organisationer, der er involveret i konstruktion, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter, er i besiddelse af et certifikat.

EASA er den kompetente myndighed med ansvar for certificering, tilsyn og håndhævelse for så vidt angår visse ATM/ANS-udøvere og ATCO-træningsorganisationer — herunder paneuropæiske leverandører — samt for de organisationer, der er involveret i konstruktion, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og ATM/ANS-komponenter.

EASA yder efter anmodning teknisk bistand til Kommissionen i forbindelse med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum som defineret i artikel 93 i forordning (EU) 2018/1139.

7) Flyveledere

Flyveledere, der er involveret i ATM/ANS-udøvelsen, og personer, organisationer og syntetiske træningsanordninger, der er involveret i uddannelse, test, kontrol eller helbredsundersøgelser af disse flyveledere, skal opfylde de væsentlige krav i bilag VIII til forordning (EU) 2018/1139. Flyveledere skal være i besiddelse af et flyveledercertifikat og et helbredsbevis til flyveledere med angivelse af de beføjelser, flyvelederen har fået tildelt. Dette flyveledercertifikat og helbredsbevis til flyveledere kan ændres for at tilføje eller fjerne beføjelser, og det kan begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder de gældende EU-regler og -procedurer for udstedelse og opretholdelse af et certifikat eller helbredsbevis. Flyvelederuddannelsesorganisationer og flyvemedicinske centre skal være i besiddelse af et certifikat. Personer med ansvar for praktisk træning og bedømmelse af flyvelederes praktiske færdigheder samt flyvelæger skal også opfylde visse kompetencekrav.

8) Ubemandede luftfartøjer

Konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af ubemandede luftfartøjer og tilhørende motorer, propeller, dele, ikkefastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol heraf samt personale, herunder fjernpiloter, og organisationer, der er involveret i disse aktiviteter, skal opfylde de væsentlige krav i [bilag IX](#) og, hvor det er relevant, de væsentlige krav i bilag II, IV og V til forordning (EU) 2018/1139. Under hensyntagen til den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko, det pågældende ubemandede luftfartøjs operationelle egenskaber og forholdene i operationsområdet, kan der kræves et certifikat for konstruktionen, fremstillingen, vedligeholdelsen og operationen af ubemandede luftfartøjer og tilhørende motorer, propeller, dele, ikkefastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af disse luftfartøjer samt for det personale, herunder fjernpiloter, og de organisationer, der er involveret i disse aktiviteter. Det præciseres i certifikatet, hvilke sikkerhedsrelaterede begrænsninger, driftsbetingelser og beføjelser der gælder. Certifikatet kan ændres for at tilføje eller fjerne begrænsninger, betingelser og beføjelser, og det kan begrænses, suspenderes eller tilbagekaldes, hvis indehaveren ikke længere opfylder betingelserne, reglerne og procedurerne for udstedelse eller opretholdelse af et sådant certifikat.

9) Tredjelandsoperationer

De luftfartøjer, der er omhandlet i [artikel 2, stk. 1, litra c](#), i forordning (EU) 2018/1139, samt deres flybesætninger og de operationer, der udføres hermed, skal overholde gældende ICAO-standarder. Hvis der ikke findes sådanne standarder, skal disse luftfartøjer, deres flybesætninger og de operationer, der udføres hermed, overholde, for så vidt angår andre luftfartøjer end ubemandede luftfartøjer de væsentlige krav i bilag II, IV og V til forordning (EU) 2018/1139. For så vidt angår ubemandede luftfartøjer, skal de overholde de væsentlige krav i [bilag IX](#), og de væsentlige krav i bilag II, IV og V til forordningen, hvis det er relevant.

10) Forskning og innovation (F&I)

Ved forordning (EU) 2018/1139 tillægges EASA en række nye kompetencer. På området for forskning og innovation hjælper agenturet Kommissionen og medlemsstaterne med at udpege de vigtigste forskningsemner inden for området civil luftfart med henblik på at bidrage til at sikre overensstemmelse og koordination mellem offentligt finansieret forskning og udvikling og politikker, der henhører under forordningens anvendelsesområde. EASA yder støtte til Kommissionen i forbindelse med udformningen og gennemførelsen af de relevante EU-rammeprogrammer for forskning og udvikling og de årlige og flerårige arbejdsprogrammer, herunder gennemførelsen af evalueringsprocedurer, gennemgangen af finansierede projekter

og udnyttelsen af resultaterne af forsknings- og innovationsprojekter. Agenturet gennemfører også de dele af EU's rammeprogram for forskning og innovation, der vedrører civil luftfart, og det deltager i ad hoc-forskningsaktiviteter, som er forenelige med agenturets opgaver og målene i forordning (EU) 2018/1139.

Den europæiske luftfartsindustri har gennemgået en vellykket udvikling i de seneste årtier, hvilket har bragt Europa i en førende position på det globale konkurrenceprægede marked. Vigtige elementer er EU's forsknings- og innovationsprogrammer inden for europæisk luftfart samt medlemsstaternes og industriens forskningsaktiviteter. Disse initiativer er direkte relevante for målet for både det europæiske program for luftfartssikkerhed (EASP) og den europæiske plan for luftfartssikkerhed (EPAS) om at sikre det højeste niveau af sikkerhed og miljøbeskyttelse i Europa.

Nye teknologier og koncepter dukker op i et hidtil uset tempo. De europæiske og nationale forsknings- og innovationsprogrammer, herunder Clean Sky/ren luftfart og SESAR, udvikler nye luftfartskoncepter og -løsninger, som skal certificeres eller godkendes, inden idriftsættelsen i Europa og i tredjelande. Nye aktører, navnlig i dronesektoren, stiller desuden nye krav til den europæiske luftfartssektor og kræver nye lovgivningsmæssige tiltag på europæisk plan.

Det europæiske luftfartssikkerhedssystem støtter udbredelsen af disse nye løsninger og mere generelt sikker integration af nye teknologier og koncepter.

Med hensyn til den europæiske plan for luftfartssikkerhed udspringer forskningsprojekter, der medtages i planen, fra listen over prioriterede forskningsemner, som allerede har fundet en finansieringskilde, eller som sandsynligvis vil blive finansieret ved begyndelsen af referenceperioden for den pågældende plan¹³.

Data4Safety-programmet er en værdifuld kilde til udpegning af relevante data (flyvedata, trafikdata, vejrudsigter, sikkerhedsrapporter osv.), som er tilgængelige i et samlet format til støtte for forskningsprojekter, i overensstemmelse med artikel 72 i forordning (EU) 2018/1139, idet EASA skal indsamle og analysere sikkerhedsdata for at påvise risici og måle det europæiske luftfartssikkerhedssystems sikkerhedsniveau.

11) Indbyrdes sammenhæng mellem flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed (security) inden for civil luftfart

I henhold til forordning (EU) 2018/1139 skal Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne samarbejde om sikkerhedsspørgsmål (security), der vedrører civil luftfart, herunder cybersikkerhed, hvor der findes en indbyrdes sammenhæng mellem flyvesikkerhed og luftfartssikkerhed (security) inden for civil luftfart. EASA kan også, hvis det har den relevante sikkerhedsekspertise, yde teknisk bistand til Kommissionen til gennemførelse af Rådets og Europa-Parlamentets forordning (EF) nr. 300/2008⁴¹ og andre relevante bestemmelser i EU-lovgivningen. For at bidrage til beskyttelsen af civil luftfart mod ulovlige handlinger skal agenturet om nødvendigt hurtigst muligt gribe ind i tilfælde af et hastende problem ved at træffe foranstaltninger vedrørende luftdygtigheds- og miljøcertificering til at adressere sårbarheder i luftfartøjskonstruktion og ved at anbefale korrigerende foranstaltninger, der skal træffes af de kompetente nationale myndigheder eller de fysiske og juridiske personer, der er omfattet af forordning (EU) 2018/1139, og/eller videreformidle relevante oplysninger til disse

¹³ Yderligere oplysninger om agenturets forskningsaktiviteter kan findes på EASA's websted: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

myndigheder og personer, i tilfælde hvor problemet berører luftfartøjsoperationer, herunder risici for den civile luftfart i konfliktområder.

12) Internationalt samarbejde

Gennem internationale aftaler inden for luftfartssektoren udbreder EU sit regelsæt til tredjelande og regioner i hele verden. Disse aftaler har til formål at sikre fuld lovgivningsmæssig konvergens med de gældende EU-regler med henblik på at udvide EU's indre marked for luftfart til disse tredjelande og regioner eller fastsætte regler og procedurer for gensidig anerkendelse af certifikater. I denne forbindelse er det vigtigt at bemærke den intense aktivitet, som Kommissionen og EASA udfører for at yde teknisk bistand til tredjelande og regioner for at støtte dem i gennemførelsen af den gældende EU-luftfartslovgivning. Denne bistand bidrager navnlig til en harmonisering af reglerne og gensidig anerkendelse af certifikater til gavn for europæisk industri og fremme af europæiske luftfartssikkerhedsstandarder. Agenturet samarbejder med de kompetente i tredjelande og med internationale organisationer og etablerer samarbejdsordninger med disse myndigheder og internationale organisationer.

Med hensyn til ICAO hjælper EASA medlemsstaterne med at udøve deres rettigheder og opfylde deres forpligtelser i henhold til internationale aftaler om spørgsmål, der er omfattet af denne forordning, navnlig deres rettigheder og forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen.

Agenturet fungerer som regional organisation for sikkerhedstilsyn inden for rammerne af ICAO (se afsnit 1.2 ovenfor).

13) Luftfartskrisestyring

Kommissionen og EASA traf i overensstemmelse med artikel 91 i forordning (EU) 2018/1139 øjeblikkelige foranstaltninger inden for deres kompetenceområde for at bidrage til en rettidig respons på og afbødning af covid-19-krisen. EASA udstede i samråd med relevante interessenter en række krav og anbefalinger til medlemsstaterne og luftfartsaktører i form af sikkerhedsdirektiver, sikkerhedsinformationsbulletiner, retningslinjer og materialer til fremme af sikkerheden.

Blandt disse dokumenter udstedte EASA og Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme (ECDC) et fælles dokument, hvori de fastlagde foranstaltninger til at sikre sikkerheden for flyvepassagerer og flypersonale, da luftfartsselskaberne genoptog de regelmæssige flyvninger efter de alvorlige forstyrrelser som følge af covid-19-pandemien¹⁴.

14) Indbyrdes sammenhæng mellem den civile luftfarts sikkerhed og socioøkonomiske faktorer

Ved artikel 89 i forordning (EU) 2018/1139 blev der indført et krav om, at "*Kommissionen, agenturet, andre EU-institutioner, -organer, -kontorer og -agenturer og medlemsstaterne samarbejder inden for deres respektive kompetenceområder om at sikre, at der tages hensyn til den indbyrdes sammenhæng mellem den civile luftfarts sikkerhed og hermed forbundne socioøkonomiske faktorer, bl.a. som led i forskriftsprocedurer samt tilsyn og gennemførelse af*

14 [EASA ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol | EASA \(europa.eu\)](#).

en åben rapporteringskultur [...] med henblik på at adressere de socioøkonomiske risici for luftfartssikkerheden".

Det kræves videre, at agenturet hvert tredje år offentliggør en "oversigt, der giver en objektiv fremstilling af de aktioner og foranstaltninger, der er iværksat, navnlig dem, der tager sigte på at adressere de indbyrdes sammenhænge mellem den civile luftfarts sikkerhed og socioøkonomiske faktorer".

Dette er i overensstemmelse med den europæiske procedure for forvaltning af sikkerhedsrisici, der som en proaktiv og databaseret procedure har til formål at tilvejebringe en systematisk udpegning og vurdering af sikkerhedsproblemer, herunder problemer, der udspringer af socioøkonomiske faktorer. EASA offentliggjorde den første udgave af oversigten i henhold til artikel 89 i december 2021¹⁵. I oversigten undersøges navnlig de sikkerhedsmæssige konsekvenser af socioøkonomiske faktorer på områderne for beskæftigelse og arbejdsvilkår, sundhed og livsstil samt uddannelse. Den udpeger også mulige fremtidige tiltag og foranstaltninger i forbindelse med den europæiske plan for luftfartssikkerhed.

1.3.2.2. Agenturets foranstaltninger

Gennemførelsen af forordning (EU) 2018/1139 og de tilhørende gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter understøttes om nødvendigt af certificeringsspecifikationer og andre detaljerede specifikationer, acceptable fremgangsmåder til at opfylde kravene og vejledende materiale.

Certificeringsspecifikationer omhandler tekniske standarder, som angiver, hvordan overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, kan påvises. De anvendes til certificering af produkter, personer og organisationer. Hvis det er fastsat i forordning (EU) 2018/1139, udgør visse certificeringsspecifikationer certificeringsgrundlaget for EASA's udstedelse af certifikatet.

Detaljerede specifikationer er ikkebindende standarder, der udstedes af agenturet med henblik på gennemførelsen af visse bestemmelser i forordning (EU) 2018/1139 samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, hvis en organisation eller person, der er omfattet af en erklæringsforpligtelse, i henhold til forordning (EU) 2018/1139 skal anvende detaljerede specifikationer til at godtgøre overholdelse.

Acceptable fremgangsmåder til at opfylde kravene er ikkebindende standarder, der udstedes af agenturet, som anvendes af organisationer til at godtgøre overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, eller medcertificeringsspecifikationerne og de detaljerede specifikationer.

Vejledende materiale er ikkebindende materiale, der udstedes af agenturet, som hjælper med at illustrere betydningen af delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, og som bruges til at understøtte fortolkningen af forordning (EU) 2018/1139 samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, og af certificeringsspecifikationer og detaljerede specifikationer.

15 [EASA publishes study of socio-economic factors in relation to aviation safety | EASA \(europa.eu\)](https://www.easa.europa.eu/en/publications/easa-publishes-study-of-socio-economic-factors-in-relation-to-aviation-safety).

1.3.2.3. Flexibilitetsordninger

Luftfart er en kompleks aktivitet, hvorfor reglerne ikke kan dække alle situationer, og der kræves en vis fleksibilitet for at gøre det muligt at gennemføre aktiviteter, samtidigt med at der opretholdes et passende sikkerhedsniveau.

Forordning (EU) 2018/1139 indeholder til dette formål bestemmelser, der gør det muligt for medlemsstaterne at indrømme enhver fysisk eller juridisk person, der er omfattet af forordningen, fra de gældende krav i tilfælde, hvor disse personer er berørt af hastende uforudseelige omstændigheder eller har hastende operationelle behov, når alle følgende betingelser er opfyldt:

- det er ikke muligt at adressere de pågældende omstændigheder eller behov på tilfredsstillende vis i overensstemmelse med de gældende krav
- sikkerhed, miljøbeskyttelse og opfyldelse af de gældende væsentlige krav er sikret, om nødvendigt ved hjælp af risikobegrænsende foranstaltninger
- den berørte medlemsstat har truffet foranstaltninger til at begrænse en eventuel markedsforvridning som følge af dispensationen mest muligt, og
- dispensationen er begrænset til det omfang og den varighed, der er strengt nødvendig, og anvendes på en ikkediskriminerende måde.

Hvis dispensationen er indrømmet for en varighed, som overstiger otte på hinanden følgende måneder, eller hvis en medlemsstat har indrømmet samme dispensation flere gange, og dens samlede varighed overstiger otte måneder, skal agenturet vurdere, om betingelserne fastsat ovenfor er opfyldt, og skal senest tre måneder efter datoen for modtagelse af den seneste underretning fremsætte en anbefaling til Kommissionen for så vidt angår resultatet af vurderingen. I så fald vurderer Kommissionen under hensyn til anbefalingen, om betingelserne er opfyldt. Hvis den finder, at betingelserne ikke er opfyldt, eller hvis den er uenig i resultaterne af agenturets vurdering, vedtager Kommissionen senest tre måneder efter datoen for modtagelse af anbefalingen en gennemførelsesretsakt, der indeholder dens afgørelse herom. Ved underretning om en gennemførelsesretsakt, der bekræfter, at disse betingelser ikke er opfyldt, tilbagekalder den berørte medlemsstat straks den dispensation, som den har indrømmet.

Finder en medlemsstat, at opfyldelse af de gældende væsentlige krav, der er fastsat i bilagene, kan dokumenteres på andre måder end dem, der er fastsat i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag af denne forordning, og at disse måder resulterer i væsentlige fordele med hensyn til sikkerhed for den civile luftfart eller effektivitet for de personer, der er omfattet af denne forordning, eller for de berørte myndigheder, kan den forelægge Kommissionen og agenturet en begrundet anmodning om ændring af de pågældende delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter med henblik på at give mulighed for at anvende disse andre måder. I så fald afgiver agenturet hurtigst muligt anbefaling til Kommissionen om, hvorvidt medlemsstatens anmodning opfylder ovenstående betingelser. Hvis det er nødvendigt, overvejer Kommissionen straks og under hensyntagen til agenturets anbefaling, om der skal foretages ændringer i de pågældende delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter.

1.3.3. Undersøgelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart

De regler, der anvendes på undersøgelse af havarier og hændelser, er fastsat på EU-plan ved forordning (EU) nr. 996/2010¹⁶. Den sikrer, at undersøgelserne vedrørende luftfartssikkerheden i EU er præget af en høj grad af effektivitet, hensigtsmæssighed og kvalitet. Det eneste mål er forebyggelse af fremtidige havarier og hændelser, uden at det fører til placering af skyld eller erstatningsansvar. Den sikrer en yderligere styrkelse af samarbejdet mellem myndigheder, der gennemfører sikkerhedsundersøgelser, gennem oprettelsen af det europæiske net af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder (ENCASIA) og fastsætter bestemmelser om lagring af sikkerhedsanbefalinger og opfølgning heraf i en central EU-database.

[Afsnit 1.5](#) indeholder flere oplysninger om undersøgelsesprocedurer vedrørende havarier og hændelser i Den Europæiske Union.

1.3.4. Indberetning, analyse og opfølgning på begivenheder i civil luftfart

Forordning (EU) nr. 376/2014¹⁷ omfatter regler om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder, som supplerer de områdespecifikke regler om indberetning af begivenheder, der indgår i gennemførelsesforordningerne for området. Denne lovgivning fastsætter krav, der skal fremme indberetning. Den fastsætter også forpligtelser for sektoren, for medlemsstaterne og for EASA til at indsamle oplysninger om og analysere begivenheder med henblik på at støtte deres sikkerhedsforvaltningsprocedurer. Den sikrer desuden, at oplysningerne beskyttes på passende vis og udveksles mellem medlemsstaterne og EASA. Forordningen indeholder endvidere bestemmelser om fremme af principperne om en åben rapporteringskultur i alle medlemsstater.

Endelig bygger EASP på det arbejde, der udføres af analytikernetværk, der oprettes ved denne forordning, når det skal afgøres, hvilke tiltag der skal gennemføres på EU-plan fra et evidensbaseret perspektiv. Dette arbejde baseres på de avancerede analyser, der findes på Data4Safety-platformen, og muligheden for, hvor det er relevant, at sammenlægge hændelsesdata med andre datakilder og dermed styrke den databaserede dimension af dette arbejde, så der kan foretages bedre identifikation og evaluering af risici i hele systemet.

1.3.5. EU-liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i EU

Ved forordning (EF) nr. 2111/2005¹⁸ fastsættes der regler om etablering og offentliggørelse af en fællesskabsliste, baseret på fælles kriterier, over luftfartsselskaber, der af sikkerhedsgrunde

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

17 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EØS-relevant tekst) (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18).

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

er underlagt et driftsforbud i Unionen. Den [liste over luftfartsselskaber med driftsforbud¹⁹](#), der vedtages på grundlag af denne forordning, er i sig selv en forordning og finder derfor direkte anvendelse i medlemsstaterne. Listen over luftfartsselskaber med driftsforbud er etableret ved Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006²⁰. Den ajourføres regelmæssigt.

Til opdatering af listen bistår Kommissionen af Udvalget for Luftfartssikkerhed, der er sammensat af tekniske luftfartssikkerhedsekspertter fra alle EASA-staterne og ledes af Kommissionen. Udvalget for Luftfartssikkerhed vedtager sine udtalelser med kvalificeret flertal på forslag af Kommissionen²¹.

En beslutning om at optage et luftfartsselskab på listen eller fjerne det (eller en gruppe af luftfartsselskaber i samme stat) træffes på grundlag af de fælles sikkerhedskriterier, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 2111/2005. Med disse kriterier tages der f.eks. hensyn til forekomsten af sikkerhedsmangler hos luftfartsselskabet, manglende evne eller vilje hos et luftfartsselskab eller myndigheder, der er ansvarlige for tilsynet hermed, til at træffe foranstaltninger til afhjælpning af sikkerhedsmangler, driftsforbud, der er pålagt at tredjelandsoperatører, revisionsrapporter, der er udarbejdet af tredjelandsoperatører eller internationale organisationer (ICAO) og veldokumenterede oplysninger vedrørende havarier. Alle kriterier tager hensyn til de relevante luftfartssikkerhedsstandarder, dvs. ICAO SARP'er for tredjelandsoperatører og EU-retten for europæiske operatører.

1.4. Sikkerhedsansvar og -ansvarliggørelse i Den Europæiske Union

1.4.1. Beslutningsprocessen i Den Europæiske Union

Artikel 100, stk. 2, i TEUF gør det blandt andet muligt at iværksætte foranstaltninger til forbedring af luftfartssikkerheden, der skal vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure og efter høring af Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

Lovgivning af denne art foreslås af Kommissionen, som har initiativretten, og forelægges for Europa-Parlamentet og Rådet, der ofte omtales som medlovgiverne. Europa-Parlamentet, der vælges af EU-borgerne, og Rådet, som er sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne, kan ændre Kommissionens tekst i overensstemmelse med kravene i traktaterne. Vedtagelse af medlovgiverne forudsætter, at der i sidste ende er enighed om den pågældende tekst.

Når både Europa-Parlamentet og Rådet har godkendt den endelige tekst, undertegnes den af formændene og generalsekretærene for begge institutioner. Efter undertegnelsen offentliggøres teksterne i Den Europæiske Unions Tidende.

Forordningerne er umiddelbart bindende i EU fra den dato, der er angivet i den udgave, der offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

19 Flere oplysninger kan findes på http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm.

20 Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EØS-relevant tekst) (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).

21 Detaljer om proceduren er fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) No 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

Retsakter, der vedtages efter ovenstående procedure, kan omfatte delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser for Kommissionen. Kommissionen har kun sådanne beføjelser, hvis det er fastsat i basisretsakten.

Med henblik på vedtagelsen af delegerede retsakter er der nedsat en særlig ekspertgruppe, hvor Kommissionen efter indgående drøftelser af lovgivningsforslagene med eksperter, der repræsenterer medlemsstaterne, vedtager de delegerede retsakter. Med henblik på vedtagelsen af gennemførelsesretsakter er der nedsat et særligt udvalg²² vedrørende vedtagelsen udkast til gennemførelsesretsakter til forordning (EU) 2018/1139 og (EU) nr. 376/2014, når Kommissionen forelægger udkast til forordninger, som primært er baseret på forslag fra EASA (de såkaldte udtalelser), som har været genstand for en bred høring af interessenter, inden de offentliggøres af agenturet. Udkastet til forordning drøftes i dette forskriftsudvalg, som består af repræsentanter for de 27 medlemsstater samt repræsentanter for Island, Liechtenstein, Norge, Schweiz og EFTA-Tilsynsmyndigheden som observatører i overensstemmelse med EØS-aftalen²³ og aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart²⁴. Hvis udvalget afgiver en positiv udtalelse om de foranstaltninger, der foreslås af Kommissionens, vedtages gennemførelsesforordningen.

Hvad angår sikkerheden i den civile luftfart, er det et andet relevant udvalg: "Udvalget for Luftfartssikkerhed", som deltager i ajourføringen af listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005. Desuden er Udvalget for Det Fælles Luftrum ansvarligt for at vedtage reglerne for performanceordninger, der indeholder sikkerhedsindikatorerne for ATM/ANS.

1.4.2. Luftfartssikkerhedskompetencer og ansvar inden for EU's sikkerhedssystem

1.4.2.1. Oversigt over kompetencer og ansvar inden for EU's sikkerhedssystem

22 Udvalget med hensyn til anvendelsen af fælles sikkerhedsregler for civil luftfart — "Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur: EASA-udvalget."

23 Aftale om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EFT L 1 af 3.1.1994, bilag XIII, s. 1).

24 Aftale mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (EFT L 114 af 30.4.2002, s. 73).

Tabel 2. Kompetente myndigheder i henhold til EU-regler

KOMPETENCEOMRÅDE	MEDLEMSSTATER	EASA
Luftfartøjers luftdygtighed og miljøbeskyttelse, herunder: - flyvemaskiner - rotorfly - svævefly - balloner - luftskibe - e-VTOL-luftfartøjer	Luftdygtigheds certificering af (individuelle) luftfartøjer	Typecertificering af luftfartøjer, motorer og propeller
	Støjattest for (individuelle) luftfartøjer	Certificering af dele og apparatur
	Ikke relevant	Certificering af og tilsyn med konstruktionsorganisationer
	Certificering af og tilsyn med produktionsorganisationer med undtagelse af de organisationer, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af og tilsyn med produktionsorganisationer i tredjelande Certificering af og tilsyn med produktionsorganisationer i EU, hvis certifikat er blevet overført i overensstemmelse med grundforordningens artikel 64 eller 65 ²⁵ .
	Certificering af og tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer (del-145) med undtagelse af de organisationer, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af og tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer (del-145) i tredjelande Certificering af og tilsyn med del-145-organisationer i EU, hvis certifikat er blevet overført i overensstemmelse med grundforordningens artikel 64 eller 65
	Certificering af og tilsyn med kombinerede luftdygtighedsorganisationer (del-CAO) med undtagelse af de organisationer, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af og tilsyn med kombinerede luftdygtighedsorganisationer (del-CAO) i tredjelande Certificering af og tilsyn med del-CAO-organisationer i EU, hvis certifikat er blevet overført i overensstemmelse med grundforordningens artikel 64 eller 65
Certificering af og tilsyn med organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed (del-CAMO) med undtagelse af de organisationer, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af og tilsyn med organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed (del-CAMO) i tredjelande	

25 Artikel 64: omfordeling af ansvar på anmodning af medlemsstaterne — artikel 65: omfordeling af ansvar efter anmodning fra organisationer, der udøver virksomhed i mere end én medlemsstat.

	Autorisering af certificeringspersonale for vedligeholdelse	Certificering af og tilsyn med organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed i EU, hvis certifikat er blevet overført i overensstemmelse med grundforordningens artikel 64 eller 65 Ikke relevant
	Certificering af og tilsyn med uddannelsesorganisationer for vedligeholdelse af luftfartøjer (del-147) med undtagelse af de organisationer, for hvilke EASA er den kompetente myndighed)	Certificering af og tilsyn med uddannelsesorganisationer for vedligeholdelse af luftfartøjer (del-147) i tredjelande Godkendelse af uddannelsesorganisationer for vedligeholdelse af luftfartøjer i EU (del-147), hvis certifikat er blevet overført i overensstemmelse med grundforordningens artikel 64 eller 65
Flyveoperationer	Ikke relevant	Godkendelse af tredjelandsoperatører (erhvervmæssig lufttransport)
	Certificering af og tilsyn med erhvervmæssige luftfartsoperatører/indehavere af driftstilladelse (AOC) med undtagelse af dem, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af og tilsyn med erhvervmæssige luftfartsforetagender, hvis AOC er blevet overført i overensstemmelse med grundforordningens artikel 64 eller 65
	Tilsyn med/godkendelse af andre operatører (ikke-erhvervmæssige operationer og specialoperationer) med undtagelse af dem, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Tilsyn med/godkendelse af andre operatører, hvis tilsyn er blevet overført i overensstemmelse med grundforordningens artikel 64 eller 65
Flybesætning og medicin	Autorisering og medicinsk certificering af piloter	Ikke relevant
	Attestering af kabinebesætning	Ikke relevant
	Certificering af og tilsyn med pilotuddannelsesorganisationer med undtagelse af de organisationer, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af og tilsyn med pilotuddannelsesorganisationer i tredjelande Certificering af og tilsyn med pilotuddannelsesorganisationer i EU, hvis certifikat er blevet overført i overensstemmelse med

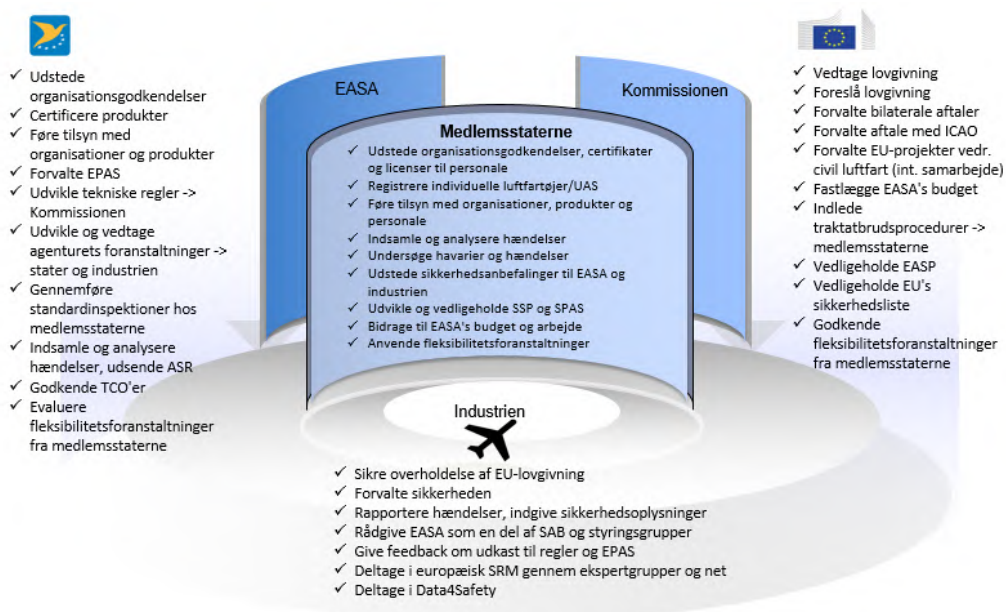
		grundforordningens artikel 64 eller 65
	Certificering af og tilsyn med flyvemedicinske centre med undtagelse af de organisationer, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af og tilsyn med flyvemedicinske centre i tredjelande
	Certificering af FSTD'er med undtagelse af dem, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af FSTD'er: — der benyttes af uddannelsesorganisationer, som er certificeret af EASA — placeret i et tredjeland — placeret i en medlemsstat på anmodning fra en medlemsstat
	Certificering af instruktører og kontrollanter og af flyvelæger	Ikke relevant
ATM/ANS	Certificering af og tilsyn med ATM/ANS-udøvere med undtagelse af de udøvere, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af og tilsyn med ATM/ANS-udøvere i tredjelande Certificering af og tilsyn med paneuropæiske ATM/ANS-leverandører, herunder netforvalteren og leverandører af DAT-tjenester
	Ikke relevant	Certificering af og tilsyn med certifikater for og erklæringer vedrørende sikkerhedsrelateret ATM/ANS-udstyr
	Certificering og helbredsgodkendelse af flyveledere (herunder instruktører og assessorer)	Ikke relevant
	Certificering af og tilsyn med flyvelederruddannelsesorganisationer med undtagelse af de organisationer, for hvilke EASA er den kompetente myndighed	Certificering af flyvelederruddannelsesorganisationer i tredjelande
	Certificering af flyvelæger og flyvemedicinske centre	Ikke relevant
Flyvepladser (herunder helikopterflyvepladser og vertiporte)	Certificering af flyvepladser og deres sikkerhedsudstyr	Certificering af og tilsyn med certifikater for og erklæringer vedrørende sikkerhedsrelateret flyvepladsudstyr
	Certificering af flyvepladsoperatører og deres operationer	Ikke relevant
Ubemandede	Registrering af UAS-operatører og certificerede	Konstruktionsverifikation af UAS, der

luftfartøjssystemer (UAS — droner)	UAS'er	opereres i den specifikke kategori
	Driftstilladelse til UAS, der opereres i den specifikke kategori	Ikke relevant
	Første udstedelse af og løbende tilsyn med certifikater til operatører af lette UAS'er (LUC)	Ikke relevant
	Autorisering og medicinsk certificering af fjernpiloter, der opererer UAS'er	Ikke relevant
U-space	Luftrumsrisikovurdering, udpegelse af U-space-luftrum, dynamisk rekonfigurering af luftrum og relaterede ansvarsområder	Ikke relevant
	Udpegelse og certificering af eneudøvere af fælles informationstjenester	Ikke relevant
	Certificering af andre U-space-tjenesteudøvere (USSP'er)	Certificering af paneuropæiske USSP'er og USSP'er i tredjelande

Bemærk:

Godkendelses-/certificeringsansvaret på de forskellige kompetenceområder omfatter også sikkerhedsforvaltning og informationssikkerhedsstyring, hvor det er relevant. Overholdelsen af de gældende krav kontrolleres som led i den første certificering/godkendelse og de løbende tilsynsprocedurer og er ikke omfattet af en særskilt godkendelses-/organisationscertifikat. Ansvarsfordelingen for disse områder følger således den fordeling, der fremgår af tabel 2.

Figur 1. Indbyrdes forbindelser mellem aktørerne i EU's sikkerhedssystem



1.4.2.2. Medlemsstaterne

Under den ordinære lovgivningsprocedure er Rådet, sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne, medlovgiver sammen med Europa-Parlamentet (se afsnit [1.3.1](#)). Medlemsstaterne (men ikke Rådet som sådant) deltager også i beslutningstagningen ved vedtagelse af gennemførelsesretsakter gennem de fastlagte udvalgsprocedurer (se afsnit [1.4.1](#)).

I henhold til EU-retten er medlemsstaterne ansvarlige for regulering vedrørende:

- a) luftdygtigheden for luftfartøjer, der er opført i bilag I til forordning (EU) 2018/1139 (f.eks. visse historiske luftfartøjer, luftfartøjer til forsøgsformål, lette luftfartøjer m.m.)
- b) operationer udført med luftfartøjer, der anvendes til militære operationer, toldoperationer, politioperationer, eftersøgning og redning, brandslukning, kystvagt eller lignende aktiviteter eller tjenester, såfremt en medlemsstat har besluttet at undlade at anvende EU-kravene, jf. artikel 2, stk. 6, i forordning (EU) 2018/1139
- c) ATM/ANS, herunder systemer og komponenter, der leveres eller stilles til rådighed af militæret, såfremt en medlemsstat har besluttet at undlade at anvende EU-kravene, jf. artikel 2, stk. 6, i forordning (EU) 2018/1139
- d) flyvepladser, der kontrolleres og drives af militæret, såfremt en medlemsstat har besluttet at undlade at anvende EU-kravene, jf. artikel 2, stk. 6, i forordning (EU) 2018/1139

Bemærk: Med forbehold af nationale sikkerheds- og forsvarskrav sørger medlemsstaterne for, at ATM/ANS-tjenester omhandlet i litra c), der leveres til civil lufttrafik, samt anlæg omhandlet i litra d), der er åbne for offentlig brug, giver et niveau af sikkerhed og interoperabilitet med civile systemer, der er lige så effektivt som det, der følger af anvendelsen af de væsentlige krav i forordning (EU) 2018/1139.

- e) flyvepladser, der ikke opfylder mindst et af følgende kriterier:
 - i) de er åbne for offentligheden
 - ii) de betjener erhvervmæssig lufttransport
 - iii) der foregår her operationer, som benytter instrumentindflyvnings- eller udflyvningsprocedurer, og de
 - a. har en asfalteret landingsbane på mindst 800 meter eller mere, eller
 - b. betjener udelukkende helikoptere
- f) hvis medlemsstaten træffer beslutning herom, flyvepladser, der opfylder alle kriterierne i litra e), nr. i)-iii), men som ikke håndterer mere end 10 000 passagerer i erhvervmæssig lufttransport eller højst har 850 bevægelser i forbindelse med fragtoperationer om året.
- g) Foranstaltninger vedrørende flyvetidsbegrænsninger for de områder, der ikke er omfattet af EU-retten (jf. artikel 8 i forordning (EU) nr. 965/2012).

I henhold til artikel 2, stk. 6, i forordning (EU) 2018/1139 kan en medlemsstat beslutte at anvende enhver af eller enhver kombination af bestemmelserne i kapitel III, afdeling 1, 2, 3 eller 7, på nogle af eller alle de aktiviteter, der er omhandlet i forordningens artikel 2, stk. 3,

litra a), og på det personale og de organisationer, der er involveret i disse aktiviteter, hvis den i lyset af de berørte aktiviteter, personalegrupper og organisationers kendetegn samt formålet med og indholdet af de pågældende bestemmelser finder, at disse bestemmelser kan anvendes på effektiv vis. Denne "tilvalgsmulighed" giver medlemsstaterne fleksibilitet til at beslutte, hvor det kan være mere effektivt at anvende EU-retten til at opnå sikkerheds-, interoperabilitets- eller effektivitetsgevinster.

Hovedparten af lovgivningen om luftfartssikkerhed vedtages på EU-plan, men medlemsstaterne har ansvaret for at sikre luftfartssikkerheden på deres område og i deres luftrum. De fleste af de certificeringsopgaver, der er påkrævet i henhold til forordning (EU) 2018/1139 og gennemførelsesbestemmelserne hertil, udføres på nationalt plan, f.eks. godkendelse af nationale organisationer og certificering af personale. Medlemsstaterne fører tilsyn med dette personale og disse organisationer, de gennemfører revisioner og inspektioner og træffer foranstaltninger for at forhindre manglende overholdelse.

På visse områder udstedes certifikaterne imidlertid på EU-plan. På disse områder har medlemsstaterne således overført deres kompetence under Chicagokonventionen til EU (se nærmere herom i ovenstående diagram 2).

I henhold til artikel 64, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139 berører omfordeling af ansvar i henhold til denne artikel ikke medlemsstaternes rettigheder og pligter i henhold til Chicagokonventionen. Når en medlemsstat i henhold til denne artikel omfordeler ansvaret for opgaver, som den har fået tillagt i henhold til Chicagokonventionen, meddeler den ICAO den kendsgerning, at agenturet eller en anden medlemsstat på dens vegne udfører de funktioner og opgaver, som den er blevet tildelt i henhold til Chicagokonventionen.

I overensstemmelse med ICAO-standarderne og kapitel II i forordning (EU) 2018/1139 er medlemsstaterne også ansvarlige for at udvikle et statsligt sikkerhedsprogram, der er afstemt efter det europæiske program for luftfartssikkerhed, og som støtter gennemførelsen af den europæiske luftfartssikkerhedspolitik.

1.4.2.3. Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)

EASA blev oprettet i 2002 for at sikre bedre ordninger på alle de områder, der er omfattet af forordning (EU) 2018/1139, således at visse opgaver, der varetages på EU-plan, kan gennemføres af et enkelt specialiseret organ. EASA's personale omfatter mere end 800 luftfartsekspertter og administratorer fra alle medlemsstater. Hovedkvarteret ligger i Köln (Tyskland), og der er et kontor i Bruxelles og fem andre kontorer i Washington (USA), Montreal (Canada), Beijing (Kina), Panama City (Panama) og Singapore.

EASA er uafhængigt i henseende til tekniske spørgsmål og har retlig, administrativ og finansiell autonomi. Det har juridisk personlighed og varetager de opgaver og det ansvar, der påhviler det i henhold til forordning (EU) 2018/1139.

EASA's bestyrelse, som er sammensat af repræsentanter for de 27 EU-medlemsstater, Island, Liechtenstein, Norge, Schweiz og Kommissionen, fastlægger EASA's arbejdsprogram, opstiller dets budget og fører tilsyn med dets drift. Bestyrelsen indbyder også observatører til dets drøftelser, hvor EU's nabolande, som har undertegnet en omfattende luftfartsaftale med EU kan mødes med industrien, som er repræsenteret gennem EASA's rådgivende organ.

EASA optræder som den kompetente myndighed på de luftfartsområder, der er angivet ovenfor i diagram 2. EASA har i den forbindelse siden 2003 været ansvarligt for typecertificeringen af luftfartøjer i EU. Certifikater udstedt af EASA dokumenterer, at de pågældende typer luftfartøjer opfylder EU-lovgivningens sikkerhedskrav. EASA fører tilsyn med flytyper, som er i drift, i løbet af hele levetiden for fly, der er produceret på grundlag af den pågældende typekonstruktion. Det kan derfor iværksætte foranstaltninger, hvis det har

påvist usikre forhold. EASA udsteder til dette formål "luftdygtighedsdirektiver", der rettes til indehaveren af typecertifikatet, og som skal følges af operatørerne i forbindelse med vedligeholdelse af de enkelte luftfartøjer.

EASA påtager sig også de forskellige opgaver og ansvar, der er angivet ovenfor i diagram 3. Dette omfatter bl.a. forberedelse og vedtagelse af udtalelser i tilknytning til Kommissionens udarbejdelse af tekniske dele af delegerede forordninger og gennemførelsesforordninger.

Udarbejdelsen af sådanne EASA-udtalelser sker med støtte fra rådgivende organer, der rådgiver om indholdet af, prioriteterne for og gennemførelsen af EASA's regelfastsættelsesprogram inden for rammerne af den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Agenturet forbereder og vedtager også foranstaltninger (certificeringsspecifikationer og andre detaljerede specifikationer, acceptable fremgangsmåder til at opfylde kravene og vejledende materiale) til støtte for gennemførelsen af disse fælles tekniske regler.

Hertil kommer, at EASA gennemfører standardinspektioner i medlemsstaterne for at føre tilsyn med medlemsstaternes gennemførelse af bestemmelserne i forordning (EU) 2018/1139 og gennemførelsesbestemmelserne hertil (se også [afsnit 3.1.1](#)). Det afgiver beretning til Kommissionen, som i sidste ende afgør, om der skal iværksættes håndhævelsesforanstaltninger i tilfælde af manglende overholdelse, på grundlag af tekniske og juridiske høringer af agenturet.

På området for ATM/ANS yder EASA teknisk bistand til Kommissionen i forbindelse med gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum ved at foretage tekniske inspektioner, undersøgelser og analyser og ved at bidrage til gennemførelsen af ATM-masterplanen, herunder udvikling og iværksættelse af SESAR-programmet. EASA tager sig af de lovgivningsmæssige og gennemførelsesmæssige behov i forbindelse med væsentlige operationelle ændringer i SESAR og andre teknologiske fremskridt, herunder bl.a. teknologiske U-space-løsninger, virtualisering, cloudbaseret arkitektur og fjernstyring af operationer fra kontrollårnet, ved at gøre det muligt at anvende nye arbejdsmetoder, operationelle forbedringer og teknologier udviklet af SESAR. EASA støtter også hele SESAR-innovationscyklussen ved at vurdere de foreslåede systemer og føre tilsyn med de anvendte løsninger. Disse udgør byggestenene i Europas fremtidige luftrumsarkitektur til støtte for sikkerhed, effektivitet og miljømæssig ydeevne. På Kommissionens vegne fører EASA også tilsyn med netforvalteren for ATM-netfunktionerne for det fælles europæiske luftrum

EASA bidrager endvidere til gennemførelsen af performanceordningen for luftfartstjenester og netfunktioner, navnlig ved at levere vejledningsmateriale om de sikkerhedsrelaterede elementer i ATM-performanceordningen for det fælles europæiske luftrum (se afsnit 2.3.1).

EASA har også beføjelse til at godkende tredjelandes erhvervsmæssige luftfartsselskaber, der flyver ind i, inden for eller ud af de 31 EASA-lande. EASA påtager sig kun den sikkerhedsrelaterede del af evalueringen af operatører fra tredjelande. Det er fortsat de nationale myndigheder, der udsteder driftstilladelser. EASA koordinerer desuden EU's rampeinspektionsprogram "SAFA" (Safety Assessment of Foreign Aircraft), som vedrører sikkerheden for tredjelandes luftfartøjer, der anvender EU's lufthavne.

Mere generelt yder EASA efter behov teknisk rådgivning til Kommissionen og til medlemsstaterne. Agenturet er også gennemførelsesorgan med hensyn til teknisk bistand vedrørende luftfartssikkerhed og ATM-områder til tredjelande og regioner, som EU har indgået luftfartsaftaler med, og som EU har forpligtet sig til at yde en sådan bistand til. Der ydes også ad hoc-bistand til EU-medlemsstaternes luftfartsmyndigheder.

EASA påtager sig desuden opgaver i forbindelse med indsamling af data, analyser og forskning med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden. I den forbindelse støttes agenturet

af netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere (analytikernetværket). Agenturet koordinerer Data4Safety-programmet, hvis hovedformål er at etablere solide risikostyringskapaciteter til den europæiske luftfartssektor med henblik på at forbedre dens kapacitet til at træffe informerede og databaserede beslutninger på de forskellige områder vedrørende luftfartssikkerhed. Formålet med programmet er at udnytte den hidtil usete type og det hidtil usete omfang af viden og data til at tackle de fleste af de vigtigste problemer og udfordringer, som den europæiske transportsektor står over for og står over for.

EASA er medlem af krisekoordineringscellen for europæisk luftfart (EACC), som har ansvaret for at koordinere forvaltningen af indsatsen over for netkriser inden for luftfarten. Det bidrager på sit kompetenceområde til en rettidig respons på og foranstaltninger til at modvirke luftfartskriser i koordination med andre relevante interessenter.

Endelig er EASA ansvarligt for udarbejdelsen og vedtagelsen af den europæiske plan for luftfartssikkerhed (EPAS)²⁶.

Det er væsentligt at anvende forsvarlige principper til forvaltning af sikkerheden med henblik på fortsat at forbedre sikkerheden for den civile luftfart i Unionen, foregribe nye sikkerhedsrisici og anvende de begrænsede tekniske ressourcer bedst muligt. Selv om den europæiske plan for luftfartssikkerhed allerede var et veletableret redskab til sikkerhedsplanlægning på EU-plan, var det først med forordning (EU) 2018/1139, at dette dokument fik en formel juridisk anerkendelse. EPAS omhandler sikkerhedsproblemerne på en udtømmende og fuldstændig måde.

I Kapitel II i forordning (EU) 2018/1139 om forvaltning af sikkerheden pålægges det at vedtage det europæiske program for luftfartssikkerhed og den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Med disse bestemmelser gennemføres ICAO's standarder i bilag 19 og anbefalet praksis i forbindelse med statslige sikkerhedsprogrammer også i EU-retten.

Forordning (EU) 2018/1139 indeholder endvidere en række principper, som EASA, Kommissionen og medlemsstaterne bør tage udgangspunkt i, når de regulerer den civile luftfartssikkerhed og træffer foranstaltninger til at forbedre luftfartssikkerheden. Disse principper kræver navnlig, at sikkerhedsforanstaltninger og -regler svarer til og står i et rimeligt forhold til den art og de risici, der er forbundet med de forskellige typer luftfartøjer, operationer og aktiviteter, de vedrører. Sådanne foranstaltninger bør også så vidt muligt formuleres på en måde, der fokuserer på de mål, der søges nået, mens de levner mulighed for at anvende forskellige midler til at nå disse mål, og bør også fremme en systemisk tilgang til civil luftfart, der tager hensyn til den indbyrdes sammenhæng mellem sikkerhed og andre tekniske aspekter, herunder cybersikkerhed. Dette bør bidrage til en mere omkostningseffektiv opnåelse af de krævede sikkerhedsniveauer og til stimulering af innovation.

26 Jf. [afsnit 2.2](#) angående oplysninger om EPAS og den tilknyttede udviklings- og vedtagelsesproces. "European Plan for Aviation Safety" hed tidligere "European Aviation Safety Plan" (på dansk hele tiden "den europæiske plan for luftfartssikkerhed"). Navnet er ændret for at forhindre sammenblanding med European Aviation Safety Programme (det europæiske program for luftfartssikkerhed) (EASP) og European Aviation Safety Plan (den europæiske plan for luftfartssikkerhed) (EASp).

1.4.2.4. Europa-Kommissionen.

Kommissionen har ansvaret for at udarbejde forslag til EU-lovgivning inden for rammerne af den ordinære lovgivningsprocedure (se også [afsnit 1.3.1](#)) og for at udarbejde og vedtage gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, hvis det er fastsat i basisretsakten.

Når der er vedtaget EU-lovgivning, har medlemsstaterne hovedansvaret for, at den gennemføres korrekt og rettidigt. Kommissionen kontrollerer, om medlemsstaterne gennemfører lovgivningen korrekt (se også [afsnit 3.1.1](#)), med bistand fra agenturet gennem proceduren for standardinspektioner.

Kommissionen kan i den forbindelse træffe foranstaltninger, hvis en medlemsstat mistænkes for at overtræde EU-lovgivningen. Hvis der ikke findes en løsning i en tidlig fase, kan Kommissionen, typisk efter høring af EASA, indlede en traktatbrudsprocedure og i sidste ende indbringe medlemsstaten for EU-Domstolen (se afsnit 1.6).

Europa-Parlamentet og Rådet træffer afgørelse om det årlige EU-budget, og Kommissionen er ansvarlig for dets gennemførelse. Kommissionen sørger i den forbindelse for, at der afsættes tilstrækkelige midler til de aktiviteter, der gennemføres af EASA, og som er afhængige af EU-finansiering.

Kommissionen har endelig ansvaret for at udarbejde, ajourføre og vedtage det europæiske program for luftfartssikkerhed. Kommissionen ajourfører i overensstemmelse med artikel 5, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 det europæiske program for luftfartssikkerhed efter behov for at afspejle de ændringer, der er indført heri. Den hører agenturet og medlemsstaterne med henblik herpå.

1.5. Undersøgelse af havarier og hændelser

1.5.1. *De gældende regler*

Det forbliver medlemsstaternes ansvar at undersøge havarier og hændelser for at forbedre luftfartssikkerheden ved at fastslå årsagerne og formulere sikkerhedsanbefalinger, der skal forebygge gentagelser.

Forordning (EU) nr. 996/2010 fastsætter retsgrundlaget på EU-plan for undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser. Den sikrer en høj grad af effektivitet, hurtighed og kvalitet i EU-undersøgelserne vedrørende sikkerheden i den civile luftfart, og det eneste mål er forebyggelse af fremtidige havarier og hændelser, uden at det fører til placering af skyld eller erstatningsansvar. Disse regler sikrer bl.a., at den myndighed, der har ansvaret for at undersøge havarier og hændelser (sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden — SIA), er uafhængig af andre nationale luftfartsorganisationer og enhver anden part eller enhed, hvis aktiviteter kunne komme i konflikt med den opgave, sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden har fået pålagt, eller påvirke dens objektivitet. I henhold til reglerne skal sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens aktiviteter udvides til at omfatte indsamling og analyse af luftfartssikkerhedsrelaterede oplysninger, navnlig med henblik på forebyggelse af havarier. Disse aktiviteter, undersøgelser eller analyser af en række efterforskninger kan også munde ud i sikkerhedsanbefalinger, der skal tages i betragtning af den pågældende modtager og eventuelt handles ud fra for at sikre passende forebyggelse af havarier og hændelser i den civile luftfart.

1.5.2. *Sikkerhedsanbefalinger*

I henhold til forordning (EU) nr. 996/2010 skal modtageren af en sikkerhedsanbefaling informere den sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, der udstedte anbefalingen, inden for en

frist på 90 dage fra modtagelsen af den pågældende skrivelse om de foranstaltninger, der er truffet eller overvejes, og, i givet fald, om den tid, der er nødvendigt for at afslutte dem. Træffes der ingen foranstaltninger, skal der gives en begrundelse herfor. Senest 60 dage efter modtagelsen af svaret meddeler sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden modtageren om, hvorvidt den finder svaret tilfredsstillende og giver en begrundelse, når den er uenig i beslutningen om ikke at træffe foranstaltninger.

Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden skal gennemføre procedurer til at registrere svarene på sikkerhedsanbefalinger, den har udstedt, og enheder, der modtager sikkerhedsanbefalinger, skal gennemføre procedurer til overvågning af fremskridtet med de foranstaltninger, der træffes som opfølgning på de modtagne sikkerhedsanbefalinger. EASA behandler sikkerhedsanbefalinger rettet til agenturet og udarbejder statusrapporter og statistikker om behandling af sikkerhedsanbefalinger.

Der er med lovgivningen også indført krav om registrering af både sikkerhedsanbefalinger og de tilhørende opfølgninger i den centrale europæiske database, der forvaltes af Kommissionen. Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne skal også registrere alle sikkerhedsanbefalinger, der modtages fra tredjelande, i den centrale europæiske database.

Der er et legitimt behov for at give offentligheden adgang til sikkerhedsanbefalinger (og reaktionerne herpå), fordi det overordnede formål med forordning (EU) nr. 996/2010 er at sænke antallet af havarier og fremme udbredelsen af resultater af sikkerhedsrelaterede hændelser. Da der af sikkerhedshensyn ikke bør være direkte adgang til den centrale europæiske database, stilles alle sikkerhedsanbefalinger og reaktionerne herpå, som er lagret i den centrale europæiske database, til rådighed for offentligheden via et særskilt offentligt websted. Dette er en del af ECCAIRS 2 Central Hub (www.aviationreporting.eu). Det Europæiske Koordinationscenter for Systemer for Indberetning af Flyhændelser (ECCAIRS) har til opgave at tilvejebringe en digital platform, der gør det muligt at gennemføre bestemmelserne i forordning (EU) nr. 376/2014. ECCAIRS støtter luftfartsmyndighederne i deres arbejde med at indsamle, dele og analysere deres sikkerhedsoplysninger med det endelige mål at forbedre luftfartssikkerheden. EASA yder støtte til Kommissionen i forbindelse med forvaltningen af den centrale europæiske database.

1.5.3. Samarbejde med andre enheder

Forordning (EU) nr. 996/2010 udgør en yderligere styrkelse af samarbejdet mellem sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne, idet der herved oprettes et europæisk netværk af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder (ENCASIA), som består af lederne af sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne i hver af medlemsstaterne — og/eller i tilfælde af en multimodal myndighed — lederen af dens luftfartsafdeling eller repræsentanter for denne. ENCASIA har til formål yderligere at forbedre kvaliteten af undersøgelser, der gennemføres af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder, og at styrke deres uafhængighed ved at tilskynde til høje standarder inden for undersøgelsesmetoder og uddannelse af undersøgere. ENCASIA rådgiver bl.a. EU-institutionerne om alle aspekter vedrørende sikkerhedsundersøgelser, fremmer udveksling af oplysninger, der er nyttige for forbedring af luftfartssikkerheden, koordinerer og tilrettelægger peer reviews og uddannelsesaktiviteter og fremmer anvendelsen af bedste praksis i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser. Endelig har ENCASIA til opgave at analysere sikkerhedsanbefalinger, der er formuleret eller modtaget af EU-medlemsstater med henblik på at identificere vigtige sikkerhedsanbefalinger med betydning for hele EU.

I henhold til forordning (EU) nr. 996/2010 er sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne i EU forpligtet til — i overensstemmelse med bilag 13 til Chicagokonventionen — at opfordre EASA og berørte medlemsstaters nationale luftfartsmyndigheder til at deltage i

sikkerhedsundersøgelser. Det er EASA's opgave at yde rådgivning og støtte til de undersøgelsesansvarlige eller den befuldmægtigede repræsentant for sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, der gennemfører eller deltager i undersøgelsen, men uden at det berører den uafhængighed, der skal præge undersøgelsen. På lignende måde kan EU-medlemsstaternes nationale luftfartsmyndigheder også deltage i sikkerhedsundersøgelserne som rådgivere. EASA og de nationale luftfartsmyndigheder yder også støtte til den undersøgelse, de deltager i, ved at fremlægge oplysninger, der anmodes om, og stille rådgivere og udstyr til rådighed for den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed.

Forordningen har også til formål at fremme koordinering af undersøgelser mellem sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og andre myndigheder, der vil kunne blive inddraget i aktiviteter i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser, f.eks. retlige myndigheder, civile luftfartsmyndigheder og eftersøgnings- og redningsorganer.

1.6. Håndhævelse

1.6.1. Håndhævelse over for medlemsstaterne

I henhold til artikel 17, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Union skal Kommissionen drage omsorg for gennemførelsen af traktaterne og af de foranstaltninger, der vedtages af EU-institutionerne på grundlag heraf, og den skal føre tilsyn med gennemførelsen af EU-retten under EU-Domstolens kontrol. Artikel 258 i TEUF indførte den generelle EU-håndhævelsesprocedure, hvorved Kommissionen fik beføjelse til at indlede traktatbrudsprocedurer mod medlemsstater, som den anser for at have tilsidesat deres forpligtelser. Mulige overtrædelser kan afdækkes på en række måder, typisk ved hjælp af resultaterne af standardinspektioner, der gennemføres af EASA, som bistår Kommissionen med at overvåge gennemførelsen af lovgivningen om luftfartssikkerhed. Andre måder omfatter klager, der forelægges Kommissionen gennem forskellige kilder af individuelle eller institutionelle klager.

Overvågningen af overholdelsen af EU's lovgivning om luftfartssikkerhed og størstedelen af regelsættet på ATM/ANS-området varetages af agenturet, som i henhold til artikel 85 i forordning (EU) 2018/1139 har til opgave at bistå Kommissionen med at overvåge medlemsstaternes anvendelse af forordningen samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakterne hertil. Kommissionen pålagde også EASA at gøre det samme i forbindelse med forordning (EU) nr. 376/2014 og gennemførelsesforordningen hertil.

Gennem de bestemmelser og procedurer, der er fastsat i gennemførelsesforordning (EU) nr. 628/2013, overvåger EASA de kompetente myndigheders anvendelse af ovennævnte forordninger, delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter i medlemsstaterne og foretager standardinspektioner. Fra og med 2022 anvendes standardinspektioner desuden også til at vurdere medlemsstaternes statslige sikkerhedsprogrammer, som skal være i overensstemmelse med den europæiske plan for luftfartssikkerhed og omfatte de elementer, der er beskrevet i ICAO's bilag 19. Sådanne statslige sikkerhedsprogrammer skal også omfatte eller være ledsaget af statslige planer for luftfartssikkerhed (SPAS), hvor de vigtigste sikkerhedsrisici udpeges, og tiltag til at afbøde dem fastsættes, herunder de risici og foranstaltninger, der er identificeret i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, som er relevante for den pågældende stat.

For hver standardinspektion udarbejder EASA en inspektionsrapport om resultaterne af inspektionen, og denne rapport sendes til den berørte medlemsstat og til Kommissionen. Hvis der ikke i tilstrækkelig grad tages hånd om de konstaterede tilfælde af manglende

overholdelse, indberettes det til Kommissionen, som kan indlede en traktatbrudsprocedure i henhold til artikel 258 i TEUF.

Ud over standardproceduren overvåges certifikater udstedt af agenturet eller de nationale kompetente myndigheder og erklæringer fra fysiske og juridiske personer i overensstemmelse med forordning (EU) 2018/1139 samt de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, også af Kommissionen og EASA. Hvis Kommissionen finder, at en juridisk eller fysisk person, som har fået udstedt et certifikat, eller som har afgivet en erklæring, ikke længere opfylder de gældende krav i denne forordning eller i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf, pålægger Kommissionen efter anbefaling fra agenturet den medlemsstat, der er ansvarlig for tilsynet med den pågældende person, at træffe passende korrigerende foranstaltninger og beskyttelsesforanstaltninger, bl.a. at begrænse eller suspendere certifikatet (se afsnit 1.6.2.2 nedenfor).

1.6.2. Håndhævelse over for regulerede erhvervsorganisationer

1.6.2.1. Bøder og tvangsbøder

I henhold til de gældende luftfartssikkerhedsforordninger skal medlemsstaterne anvende bøder og tvangsbøder ved overtrædelse af disse forordninger og eventuelle gennemførelsesbestemmelser hertil. Disse bøder og tvangsbøder skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

I tilfælde af overtrædelser af forordning (EU) 2018/1139 og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og hvis agenturet er den kompetente myndighed og fører tilsyn med en organisation, kan Kommissionen på EASA's anmodning anvende bødepålæg eller tvangsbøder over for personer og de virksomheder, som EASA har udstedt certifikat til. Disse bøder og tvangsbøder skal være afskrækkende og stå i et rimeligt forhold til både sagens alvor og certifikatindehaverens økonomiske formåen, idet der tages særligt hensyn til, i hvilken grad sikkerheden er blevet bragt i fare. Kommissionen er i gang med at udarbejde en delegeret retsakt på dette område i overensstemmelse med artikel 84, stk. 4, i forordning (EU) 2018/1139, som fastsætter detaljerede kriterier og en detaljeret metode til fastsættelse af størrelsen af og procedurerne for opkrævning af bøder og tvangsbøder, herunder regler for undersøgelser, rapportering og ret til forsvar.

1.6.2.2. Foranstaltninger vedrørende certifikater og andre foranstaltninger

I henhold til forordning (EU) 2018/1139 skal medlemsstaterne, Kommissionen og EASA samarbejde med henblik på at sikre efterlevelse af forordningen og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Ud over at føre tilsyn med de certifikater, de udsteder, eller de erklæringer, de har modtaget, skal medlemsstaterne også gennemføre undersøgelser, herunder rampeinspektioner, og træffe enhver foranstaltning, der anses for at være nødvendig, herunder flyveforbud. Hvis den kompetente myndighed har påvist manglende overholdelse hos indehavere af certifikater (den nationale myndighed eller EASA), eller hvis den kompetente myndighed var blevet informeret herom, vil den eventuelt skulle ændre (begrænse), suspendere eller tilbagekalde certifikatet i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i forordning (EU) 2018/1139 og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Hvis Kommissionen finder, at en juridisk eller fysisk person, som har fået udstedt et certifikat, eller som har afgivet en erklæring, ikke længere opfylder de gældende krav, skal Kommissionen efter anbefaling fra agenturet pålægge den medlemsstat, der er ansvarlig for tilsynet, at træffe passende korrigerende foranstaltninger og beskyttelsesforanstaltninger, bl.a. ved at begrænse eller suspendere certifikatet. Når Kommissionen har vedtaget den

gennemførelsesretsakt, der indeholder en sådan afgørelse, træder den i kraft, og de andre medlemsstater har ikke længere pligt til gensidigt at anerkende certifikatet eller erklæringen. Når Kommissionen har tilstrækkelig dokumentation for, at der er truffet passende korrigerende foranstaltninger, træffer den afgørelse om, at den gensidige anerkendelse på ny skal være gældende.

EASA har også mandat til uden unødigt forsinkelse at reagere på et hastende sikkerhedsproblem, som er omfattet af anvendelsesområdet for forordning (EU) 2018/1139, ved at fastlægge de korrigerende foranstaltninger, som skal træffes af de fysiske og juridiske personer, for hvilke det fungerer som kompetent myndighed, og ved at fremsende relaterede oplysninger til disse personer, herunder direktiver (sikkerhedsdirektiver) eller anbefalinger.

For så vidt angår de opgaver, som medlemsstaten har ansvaret for at certificere og føre tilsyn med, fastsætter EASA i tilfælde af et akut sikkerhedsproblem, hvilke sikkerhedsmål der skal nås, og anbefaler korrigerende foranstaltninger, der skal træffes af de nationale kompetente myndigheder. De kompetente nationale myndigheder underretter i dette tilfælde hurtigst muligt EASA om de foranstaltninger, der er truffet for at opfylde de sikkerhedsmål, som EASA har fastlagt.

Ud over disse foranstaltninger har medlemsstaterne indført nationale håndhævelsespolitikker for at sikre korrekt anvendelse af lovgivningen på nationalt plan. Specifikt i forbindelse med bilag 19 til Chicagokonventionen fastsættes det udtrykkeligt i anbefaling 3.2.1.2, at staterne bør fastlægge en håndhævelsespolitik, der præciserer, på hvilke betingelser og under hvilke omstændigheder tjenesteudøvere med et sikkerhedsstyringssystem har tilladelse til at håndtere og løse hændelser, der involverer visse sikkerhedsproblemer, internt, inden for rammerne af deres sikkerhedsstyringssystem og til den relevante statslige myndigheds tilfredshed.

2. EUROPÆISK FORVALTNING AF SIKKERHEDSRISICI

I henhold til forordning (EU) 2018/1139 er det væsentligt at anvende forsvarlige principper til forvaltning af sikkerheden med henblik på vedvarende at forbedre sikkerheden for den civile luftfart i Unionen, foregribe nye sikkerhedsrisici og anvende de begrænsede tekniske ressourcer bedst muligt. I forordningen konkluderes det derfor, at det er nødvendigt at fastlægge en fælles ramme for planlægning og gennemførelse af foranstaltninger til forbedring af sikkerheden. Med henblik herpå bør der på EU-niveau udarbejdes en europæisk plan for luftfartssikkerhed og et europæisk program for luftfartssikkerhed. Hver medlemsstat bør desuden udarbejde et statsligt sikkerhedsprogram i overensstemmelse med de krav, der fremgår af bilag 19 til Chicagokonventionen. Dette program bør ledsages af en plan, der beskriver, hvilke foranstaltninger der skal træffes af medlemsstaten for at afhjælpe de identificerede sikkerhedsrisici.

På denne baggrund indføres der ved forordning (EU) 2018/1139 et nyt bindende regelsæt i kapitel II om forvaltning af luftfartssikkerheden. I henhold til nævnte forordnings artikel 5 skal Kommissionen efter høring af agenturet og medlemsstaterne vedtage og offentliggøre et dokument, som den ajourfører efter behov, som beskriver, hvordan det europæiske luftfartssikkerhedssystem fungerer, og som indeholder de regler, aktiviteter og procedurer, der tager sigte på at forvalte sikkerheden inden for den civile luftfart i Unionen ("det europæiske program for luftfartssikkerhed"). Programmet skal som minimum indeholde elementer vedrørende det statslige ansvar for sikkerhedsforvaltningen beskrevet i internationale standarder og international anbefalet praksis. Det skal også indeholde en beskrivelse af processen for videreudvikling, vedtagelse, ajourføring og gennemførelse af den europæiske plan for luftfartssikkerhed, der er omhandlet i forordningens artikel 6, og som medlemsstaterne og de relevante interessenter skal bidrage aktivt til.

I henhold til artikel 6 i forordning (EU) 2018/1139 skal agenturet i tæt samarbejde med medlemsstaterne og relevante interessenter udarbejde og vedtage en europæisk plan for luftfartssikkerhed, som det efterfølgende ajourfører mindst en gang om året. Den europæiske plan for luftfartssikkerhed skal på grundlag af en vurdering af relevante sikkerhedsoplysninger og de databaserede output fra Data4Safety-programmet indeholde en beskrivelse af de væsentligste sikkerhedsrisici, der har indvirkning på det europæiske luftfartssikkerhedssystem, og den skal beskrive de foranstaltninger, der er nødvendige for at imødegå disse risici. I henhold til denne artikel skal agenturet — igen i tæt samarbejde med medlemsstaterne og de relevante interessenter — i en særlig sikkerhedsrisikoportefølje registrere de sikkerhedsrisici, der er omhandlet i artiklen, og overvåge gennemførelsen af de foranstaltninger, som de berørte parter træffer for at imødegå disse risici, herunder ved i givet fald at fastsætte sikkerhedsindikatorer.

Niveauet for sikkerhedsresultaterne i Unionen skal angives i den europæiske plan for luftfartssikkerhed under hensyntagen til målene i artikel 1 i forordning (EU) 2018/1139. Dette opnås i praksis ved at fastsætte et ambitiøst sikkerhedsmål kombineret med resultat- (operationelle) og procedurebaserede sikkerhedsindikatorer og støttes af ATM-performanceordningen for det fælles europæiske luftrum. De resultatbaserede sikkerhedsindikatorer er defineret i EASA's årlige sikkerhedsoversigt og overvåges gennem den europæiske procedure for sikkerhedsrisikostyring. De procedurebaserede indikatorer er defineret i kapitel 4 i den europæiske plan for luftfartssikkerhed og overvåges gennem EASA's standardprocedurer. Det centrale indsatsområde for sikkerhedsområde i performanceordningen for det fælles europæiske luftrum er i overensstemmelse med principperne og de tekniske retningslinjer for EASA's resultatovervågningssystem. Sikkerhedsindikatorerne udformes af en arbejdsgruppe, der ledes af agenturet, og støttes af tilhørende acceptable fremgangsmåder til at opfylde kravene og vejledende materiale. Med

disse indikatorer måles effektiviteten af sikkerhedsforvaltningen på organisationsplan, og derefter måles sikkerhedsresultaterne med den centrale europæiske database som datakilde.

Kommissionen, agenturet og medlemsstaterne skal i fællesskab bestræbe sig på at nå dette niveau for sikkerhedsresultaterne.

Ved artikel 7 i forordning (EU) 2018/1139 institutionaliseres det statslige sikkerhedsprogram på medlemsstatsniveau. Det fastsættes, at hver enkelt medlemsstat efter høring af relevante interessenter skal udarbejde og opretholde et statsligt sikkerhedsprogram med henblik på at forvalte de sikkerhedsaspekter af den civile luftfart, der vedrører luftfartsaktiviteter henhørende under dens ansvarsområde, som skal stå i rimeligt forhold til omfanget og kompleksiteten af disse aktiviteter og stemme overens med det europæiske program for luftfartssikkerhed. Det statslige sikkerhedsprogram skal som minimum indeholde elementer vedrørende det statslige ansvar for sikkerhedsforvaltningen beskrevet i internationale standarder og international anbefalet praksis. Det statslige sikkerhedsprogram skal også angive de sikkerhedsmål, der skal nås på nationalt plan for de luftfartsaktiviteter, der henhører under den pågældende medlemsstats ansvar.

Endelig fastsættes det i artikel 8 i forordning (EU) 2018/1139, at det statslige sikkerhedsprogram skal omfatte eller ledsages af en statslig plan for luftfartssikkerhed. På grundlag af en vurdering af relevante sikkerhedsoplysninger skal hver medlemsstat, efter høring af relevante interessenter, i denne plan anføre de væsentligste sikkerhedsrisici, der har indvirkning på dens nationale sikkerhedssystem for civil luftfart, og beskrive de foranstaltninger, der er nødvendige for at imødegå disse risici.

I artikel 8 fastsættes det videre, at den statslige plan for luftfartssikkerhed skal indeholde de risici og foranstaltninger, der er fastsat i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, og som er relevante for den pågældende medlemsstat, og at medlemsstaterne skal underrette agenturet om de risici og foranstaltninger i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, som den ikke finder relevante for dens nationale luftfartssikkerhedssystem samt begrundelsen herfor. Disse oplysninger angives normalt i selve den statslige plan for luftfartssikkerhed. Foranstaltninger i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, som medlemsstaterne skal tage i betragtning, betegnes "medlemsstatsopgaver". For at hjælpe medlemsstaterne med at identificere de elementer i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, der er relevante for deres statslige plan for luftfartssikkerhed, indeholder en særlig liste over medlemsstatsopgaver de vigtigste risikoområder, som staterne skal tage i betragtning. Ud over at tage disse centrale risikoområder i betragtning opfordres staterne til at revidere de områdespecifikke sikkerhedsrisikoporteføljer, som udgør en omfattende liste over prioriterede sikkerhedsproblemer for de forskellige områder, der indgår i EPAS, bind III.

Med dette nye kapitel II gennemfører forordning (EU) 2018/1139 de internationale krav, der er fastsat i bilag 19 til Chicagokonventionen, som fastsætter et krav til tjenesteudøvere om, at alle systemer til styring af sikkerhedsrisici skal være godkendt af det land, der har ansvaret for den relevante certificering. I ICAO-bilag 19 kræves det endvidere, at staterne udvikler et program til sikkerhedsforvaltning, et statsligt sikkerhedsprogram, som bl.a. kræver, at der fastlægges primær luftfartslovgivning, klare politikker, mål og ressourcer, statslige systemer og funktioner til at styre sikkerhedsrisici og garantere sikkerheden, samt sikkerhedsfremmende aktiviteter.

I medfør af forordning (EU) 2018/1139 giver EU medlemsstaterne dermed mandat til at oprette og opretholde en SSP. Dertil kommer, at EU traditionelt set har afspejlet relevante ICAO-standarder i en række EU-forordninger, navnlig i gennemførelsesbestemmelserne til forordning (EU) 2018/1139.

2.1. Indsamling, analyse og udveksling af sikkerhedsdata

Sikkerhedsoplysninger er en vigtig ressource til påvisning af sikkerhedsrisici. I kraft af flere EU-forordninger indsamles, analyseres og udveksles relevante data og oplysninger, når dette er hensigtsmæssigt. Dette omfatter bl.a. oplysninger om begivenheder inden for civil luftfart (ved udgangen af 2021 var der registreret mere end 2 400 000 hændelser i EU's centrale database) vedrørende EU's og tredjelandes luftfartsselskaber inden for rammerne af EU's rampeinspektionsprogram (ved udgangen af 2021 indeholdt SAFA-databasen mere end 160 000 rapporter optalt fra det tidspunkt, hvor SAFA-systemet blev til EU's rampeinspektionsprogram), vedrørende sikkerhedsanbefalinger inden for rammerne af systemet for sikkerhedsanbefalinger (SRIS — ved udgangen af 2021 indeholdt SRIS-databasen mere end 4 100 sikkerhedsanbefalinger) samt oplysninger, der er indsamlet, analyseret og udvekslet i forbindelse med TCO-godkendelser og med EU's liste over luftfartøjer med flyveforbud.

I EU er indsamling, analyse og udveksling af oplysninger om begivenheder reguleret ved forordning (EU) nr. 376/2014. Ifølge denne lovgivning skal organisationer, medlemsstater og EASA etablere et system, der gør det muligt at indsamle og lagre oplysninger om de relevante begivenheder. Der foretages en analyse af begivenheder, der registreres, og der gennemføres om nødvendigt afhjælpende foranstaltninger. Alle begivenheder, der er registreret, samt relevante oplysninger om analysen heraf indsendes til EU's centrale database.

Oplysninger om begivenheder, der indsendes oplysninger om til EU's centrale database, stilles til rådighed for medlemsstaterne (de nationale luftfartsmyndigheder og sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder), EASA og Kommissionen. Netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere, som er nedsat i henhold til forordning (EU) nr. 376/2014, skal analysere den europæiske centrale database med henblik på at støtte den europæiske forvaltning af sikkerhedsrisici og bidrager dermed til den europæiske plan for luftfartssikkerhed.

Ved forordning (EU) nr. 376/2014 pålægges myndighederne og EASA endvidere at anvende en fælles europæisk risikoklassificeringsordning (ERCS)²⁷. Inden for rammerne af ERCS måles sikkerhedsrisikoen ved indberettede begivenheder ved hjælp af en 2-dimensionel matrix:

- For det første behandles i matrixens rækker alvoren ved at afdække det værste sandsynlige havari, som den bedømte begivenhed kunne have ført til, hvis den havde eskaleret til et havari. Dette gøres ved at tage hensyn til såvel den mest sandsynlige type havari som kategorien målt på potentielt tab af menneskeliv ud fra luftfartøjets størrelse, og hvorvidt der findes befolkede områder eller højrisikoområder i nærheden.
- For det andet måles muligheden/sandsynligheden i kolonnerne ved at betragte, hvor tæt dette havariudfald var på at indtræde som følge af begivenheden. Ved fastlæggelsen af muligheden/sandsynligheden tages der hensyn til eksisterende sikkerhedsbarrierers effektivitet.

Ved at anvende ERCS vil der ske en yderligere styrkelse forvaltningen af sikkerheden på EU-niveau og nationalt niveau, herunder den sikkerhedsdatadrevne målretning af tilsynet (jf. afsnit 3.2.2).

²⁷ ERCS er en del af den retlige ramme for forordning (EU) nr. 376/2014, i første omgang via Kommissionens delegerede forordning (EU) 2020/2034, der blev offentliggjort den 6. oktober 2020, samt Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2021/2082 af 26. november 2021, som træder i kraft den 1. januar 2023.

Et væsentligt aspekt ved det system, der er etableret under forordning (EU) nr. 376/2014, er definitionen af en "åben rapporteringskultur", som har til formål at sikre, at der til stadighed er adgang til sikkerhedsoplysninger ved at skabe en kultur præget af tiltro, hvor man kan føle sig sikker ved rapportering af begivenheder. Denne "åbne rapporteringskultur" hviler på centrale principper, der er defineret i forordning (EU) nr. 376/2014, herunder beskyttelse mod at blive pålagt skyld og blive til genstand for sanktioner (medmindre der er tale om en forsættelig forseelse eller en uacceptabel adfærd).

Dette system suppleres af Data4Safety-programmet, som på frivillig basis indsamler supplerende data såsom flyve-, trafik- og vejrdato. Hermed tilvejebringes også en øget analysekapacitet. Data4Safety understøtter forudsigelsen af fremtidige risici.

2.2. Sikkerhedsrisikostyring på EU-plan: proceduren ved udarbejdelse og ajourføring af den europæiske plan for luftfartssikkerhed

Frem til den 11. udgave (EPAS 2022-2026) dækkede den europæiske plan for luftfartssikkerhed en tidsramme på fem år og blev udsendt som en rullende plan med årlige ajourføringer. Fra og med den 12. udgave er denne tidsramme reduceret til tre år for at bringe den i overensstemmelse med referenceperioden for Global Aviation Safety Plan (GASP). De strategiske prioriteter i bind I vil blive fastlagt for den treårige referenceperiode med en midtvejsrevision for at sikre, at de fortsat er relevante. I overensstemmelse med artikel 6, stk. 1, i forordning (EU) 2018/1139 vil bind II i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, der beskriver foranstaltningerne i den europæiske plan for luftfartssikkerhed, og bind III, som indeholder områdespecifikke sikkerhedsrisikorteføljer, blive revideret og ajourført hvert år.

Udarbejdelsen af planen, både med hensyn til strategiske prioriteter og foranstaltninger, afhænger af særlige interessentgrupper, navnlig:

- medlemsstaternes rådgivende organ (MAB) og det rådgivende organ for interessenter (SAB) rådgiver om strategiske prioriteter
- tekniske/sektorspecifikke organer (TeB, TeC, sektorudvalg, der repræsenterer henholdsvis medlemsstaterne og industrien) yder teknisk og operationel rådgivning samt feedback om gennemførelsen, og
- EASA's samarbejde med sine sikkerhedspartnere (navnlig via Data4Safety-programmet), som støtter udviklingen af sikkerhedsrisikorteføljer.

EPAS' standardprogrammeringscyklus omfatter to særskilte faser, hver med en særlig høring af interessenter.

Fase I:

- I første fase drøftes og bekræftes de strategiske prioriteter, der følger af EU's luftfartsstrategi, og de sikkerhedsprioriteter, der fastlægges gennem den europæiske procedure for sikkerhedsrisikostyring, med EASA's rådgivende organer. Medlemsstaternes rådgivende organ og det rådgivende organ for interessenter går i spidsen med hensyn til at konsolidere input fra deres underudvalg og forsyne EASA med medlemsstaternes/industriens synspunkter om prioriteterne. Denne fase indledes én gang hvert tredje år i begyndelsen af det år, der går forud for det første år i den nye referenceperiode.

Fase II:

- På grundlag af de aftalte sikkerhedsprioriteter fastlægges eller ajourføres planlægningsdelmål for de enkelte foranstaltninger i den europæiske plan for

luftfartssikkerhed i overensstemmelse med EASA's enhedsprogrammering. Der udarbejdes et udkast til den europæiske plan for luftfartssikkerhed, som fremsendes til alle rådgivende organer med henblik på detaljerede bemærkninger. Efter høringen af rådgivende organer og analyse af deres bemærkninger konsolideres det endelige udkast til den europæiske plan for luftfartssikkerhed, og bind III integreres. Dette bind, som indeholder hele rækken af områdespecifikke sikkerhedsrisikoporteføljer, herunder en beskrivelse af hvert sikkerhedsproblem, som er udpeget og prioriteret, udvikles gennem den europæiske procedure for forvaltning af sikkerhedsrisici.

Det endelige udkast til den europæiske plan for luftfartssikkerhed, som består af alle tre bind, forelægges derefter EASA's bestyrelse til godkendelse. Efter bestyrelsens formelle godkendelse offentliggøres den på EASA's websted.

Flere oplysninger om udviklingen af den europæiske plan for luftfartssikkerhed, herunder anvendelsen af Kommissionens principper om bedre regulering og oplysninger om de forskellige grupper, som har medvirket i udviklingen af planen, kan findes her:

- [Sådan udvikles EPAS](#)
- [Arbejdsgrupper og organer, der medvirker i EPAS](#)

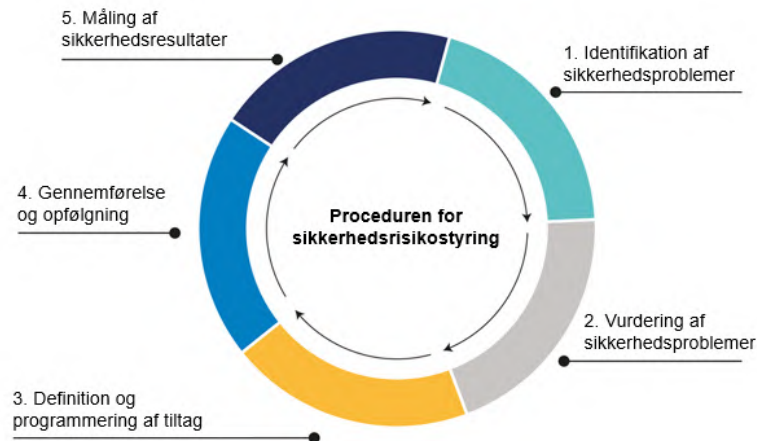
Sikkerhedsprioriteterne og de dertil knyttede foranstaltninger i den europæiske plan for luftfartssikkerhed fastlægges gennem den europæiske procedure for forvaltning af sikkerhedsrisici, som involverer medlemsstaterne, industrien, Kommissionen og EASA.

Den europæiske procedure for forvaltning af sikkerhedsrisici

De vigtigste sikkerhedsrisici og tilsvarende afbødende foranstaltninger, der bidrager til den europæiske plan for luftfartssikkerhed, udvikles gennem den europæiske procedure for sikkerhedsrisikostyring. Denne omfatter en række procedurer, som har til formål at identificere sikkerhedsproblemerne og modforanstaltninger hertil samt at overvåge gennemførelsen. Den omfatter analyse af data fra forskellige kilder og samarbejde med sikkerhedspartnere fra nationale luftfartsmyndigheder og industrien (gennem Data4Safety-programmet) og netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere.

Den europæiske procedure for sikkerhedsrisikostyring gennemføres i fem specifikke trin:

Figur 2. Den europæiske procedure for sikkerhedsrisikostyring



Identifikation af sikkerhedsproblemer: Dette er det første trin i proceduren for sikkerhedsrisikostyring og består i en analyse af hændelsesdata og andre sikkerhedsrelaterede oplysninger og baggrundsinformation, der foretages i samarbejde med sikkerhedspartnerne, navnlig via Data4Safety-programmet. Disse mulige sikkerhedsproblemer registreres formelt af agenturet og underkastes derefter en foreløbig sikkerhedsvurdering. Denne vurdering danner grundlag for beslutningen om, hvorvidt et sikkerhedsproblem bør medtages i den relevante sikkerhedsrisikoportefølje eller gøres til genstand for andre foranstaltninger. Rådgivning modtages fra Data4Safety og netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere. Resultatet af dette trin i proceduren er de områdespecifikke sikkerhedsrisikoporteføljer. I porteføljerne prioriteres både de vigtigste risikoområder og sikkerhedsproblemerne. De områdespecifikke sikkerhedsrisikoporteføljer offentliggøres sammen med EPAS, bind III.

Vurdering af sikkerhedsproblemer: Når et sikkerhedsproblem er identificeret og registreret i sikkerhedsrisikoporteføljen, underkastes det en teknisk sikkerhedsvurdering. Disse vurderinger prioriteres inden for porteføljen. Vurderingsproceduren koordineres af EASA og støttes af Data4Safety og netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere. Gruppemedlemmerne opfordres også til at deltage i selve vurderingen. Dette samarbejde med agenturets sikkerhedspartnere er vigtigt for at opnå de bedste mulige resultater. Dette udgør tilsammen vurderingen af sikkerhedsproblemer, som angiver potentielle afbødende foranstaltninger til den europæiske plan for luftfartssikkerhed.

Fastlæggelse og programmering af sikkerhedsforanstaltninger: Dette omfatter en konsekvensanalyse, som registreres i dokumentet om den bedste interventionsstrategi (BIS), som fastlægger mulige afbødende foranstaltninger, vurderer konsekvenserne og fordelene ved hver mulig foranstaltning og fremsætter anbefalinger om de bedste afbødende foranstaltninger, der bør gennemføres i den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Baseret på den kombinerede vurdering af sikkerhedsproblemer/BIS forelægges formelle forslag til EPAS-foranstaltninger for de rådgivende organer som en del af BIS- og/eller EPAS-høringen.

Der er forskellige typer EPAS-foranstaltninger, f.eks. regelfastsættelsesopgaver, sikkerhedsfremmende opgaver eller medlemsstatsopgaver. En detaljeret beskrivelse af typerne af EPAS-foranstaltninger og tilhørende skabeloner findes på EPAS-siden på EASA's websted:

- [EPAS-foranstaltninger — typer og skabeloner](#)

Når foranstaltningerne er blevet drøftet og vedtaget, medtages de i næste udgave af den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Foranstaltninger, der er forbundet med lave

omkostninger, eller som kræver en hurtigere indsats, fremskyndes ofte og medtages i den næste ajourføring af den europæiske plan for luftfartssikkerhed, uden at der kræves en BIS. I nogle tilfælde er der behov for omgående foranstaltninger, som f.eks. afsluttes allerede inden offentliggørelsen af den næste plan. Disse medtages naturligvis ikke i den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Sådanne foranstaltninger kan omfatte offentliggørelse af en sikkerhedsinformationsbulletin eller gennemføres som øjeblikkelige sikkerhedsfremmende aktiviteter.

Gennemførelse og opfølgning: Det næste trin i proceduren omfatter gennemførelse af og opfølgning på de foranstaltninger, der er medtaget i den europæiske plan for luftfartssikkerhed.

EASA overvåger den rettidige gennemførelse af foranstaltningerne på grundlag af de centrale resultatindikatorer, der er fastlagt i forbindelse med enhedsprogrammeringen. Feedback om fremskridt overvåges regelmæssigt på møder i de rådgivende organer.

I henhold til artikel 8 i forordning (EU) 2018/1139 skal medlemsstaterne medtage relevante EPAS-foranstaltninger og -risici i deres egen statslige plan for luftfartssikkerhed og give en begrundelse, hvis sådanne foranstaltninger ikke anses for at være relevante for dem. Den statslige plan for luftfartssikkerhed er dermed et vigtigt redskab for medlemsstaterne, når de skal indberette gennemførelsen af foranstaltningerne. Staterne forventes at revidere deres statslige planer for luftfartssikkerhed mindst en gang om året og at føre fortegnelser over gennemførelsen af relevante EPAS-foranstaltninger, hvis deres statslige planer for luftfartssikkerhed ikke ajourføres årligt, herunder en begrundelse, hvis sådanne foranstaltninger ikke anses for at være relevante.

EASA vurderer regelmæssigt gennemførelsen af den statslige plan for luftfartssikkerhed i den enkelte stat som led i EASA's SYS-standardinspektioner. Vurderingen har til formål at kortlægge styrker og områder, der kan forbedres, og dermed bidrage til en yderligere modning af gennemførelsen af statslige planer for luftfartssikkerhed i Europa med henblik på at opfylde målene i GASP og EPAS om en effektiv gennemførelse af de statslige planer inden 2025. Dette omfatter en vurdering af procedureerne for og resultaterne af planlægningen af sikkerhedsforanstaltninger på nationalt plan. De EPAS-foranstaltninger, der er medtaget i EUR RASP, vil desuden blive omfattet af årlige gennemførelsesundersøgelser, der forvaltes af ICAO's regionale kontor for EUR. Resultaterne af denne overvågning drøftes på møder i de rådgivende organer og i den EUR regionale eksperisikkerhedsgruppe (RESG).

Måling af sikkerhedsresultater: Det sidste trin i den europæiske procedure for sikkerhedsrisikostyring er målingen af sikkerhedsresultaterne. Dette har til formål at overvåge:

- 1) specifikke ændringer som følge af gennemførelsen af sikkerhedsforanstaltninger og
- 2) de systemiske ændringer, der kan have fundet sted i luftfartssystemet, og som kan kræve yderligere foranstaltninger.

Resultatmålingen foretages via en sikkerhedsresultatramme, der overvåger:

- 1) de forskellige områder på tværs og de centrale risikoområder på områdeniveau og
- 2) de specifikke sikkerhedsproblemer.

EASA's årlige sikkerhedsoversigt er den årlige gennemgang af sikkerhedsresultatrammen. Den identificerer sikkerhedstendenser og fremhæver prioriterede områder, centrale risikoområder og sikkerhedsproblemer. Fra dette trin begynder proceduren for sikkerhedsrisikostyring igen. Se afsnit 2.3.3 for yderligere oplysninger om EASA's årlige sikkerhedsoversigt.

2.2.1 Den europæiske plan for luftfartssikkerhed: den internationale dimension

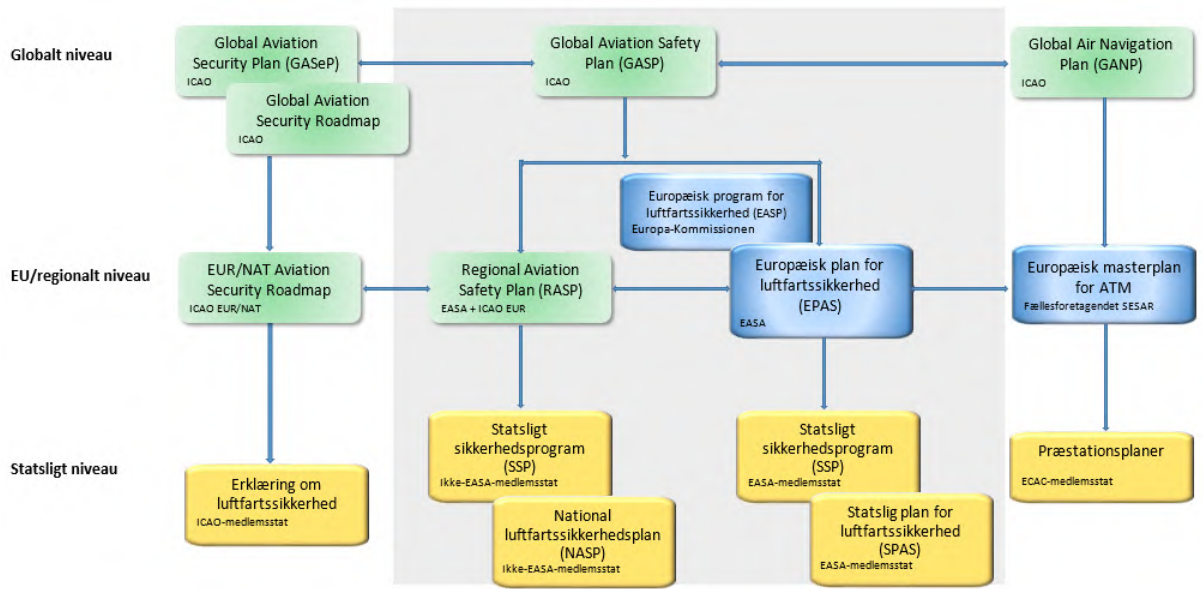
EPAS støtter målene og prioriteterne i GASP. Formålet med GASP er løbende at reducere antallet af omkomne og risikoen for omkomne ved at styre udviklingen af en harmoniseret strategi for luftfartssikkerhed samt udviklingen og gennemførelsen af regionale og nationale luftfartssikkerhedsplaner. Et sikkert luftfartssystem bidrager til den økonomiske udvikling i staterne og deres industrier. GASP fremmer gennemførelsen af en stats sikkerhedstilsynssystem ved at fremme en risikobaseret tilgang til sikkerhedsstyring og en koordineret tilgang til samarbejde mellem stater, regioner og industrien. Ud over den systemiske sikkerhed omhandler GASP globale højrisikokategorier af begivenheder (G-HRC), som anses for at være globale sikkerhedsprioriteter. Disse kategorier blev fastlagt på grundlag af faktiske omkomne som følge af tidligere havarier, høj risiko for omkomne pr. havari eller antallet af havarier og hændelser. De centrale risikoområder, der er påpeget gennem den europæiske procedure for forvaltning af sikkerhedsrisici, omfatter de fem G-HRC'er:

- kontrolleret flyvning imod terræn
- tab af kontrol under flyvning
- kollision i luften
- afvigelse fra start- og landingsbane og
- indtrængen på start- og landingsbane.

Der er identificeret yderligere centrale risikoområder inden for rammerne af den europæiske plan for luftfartssikkerhed (se EPAS, bind III, kapitel 17), f.eks. brand, røg og trykpåvirkning, skader på luftfartøjet forårsaget på landjorden, kollision med en hindring under flyvning, andre kvæstelser og sikkerhed (security).

Siden 2017 har ICAO's regionale kontor for EUR/NAT-regionen og EASA arbejdet sammen om at udarbejde en regional luftfartssikkerhedsplan (RASP) baseret på den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Den første EUR RASP blev udstedt i januar 2019. Den EUR regionale ekspertsikkerhedsgruppe (EUR RESG) er ansvarlig for at vedligeholde og overvåge EUR RASP. EUR RESG ledes i fællesskab af EASA og interessenter fra industrien (i øjeblikket IATA). EUR RESG rapporterer til European Aviation System Planning Group (EASPG). Mens sikkerhedsindikatorerne i EPAS bestemmes som led i den europæiske procedure for forvaltning af sikkerhedsrisici, indeholder EUR RASP et sæt EUR-sikkerhedsindikatorer og -mål, der er afledt af de GASP-mål og delmål, som ICAO indsamler data for.

Figur 3. Forholdet mellem EASP, EPAS og de andre programmer og planer



2.3. Overvågning af sikkerhedsresultater

Sikkerhedsresultater er regionens, statens eller organisationens resultater på sikkerhedsområdet som vurderet ved hjælp af kvantitative og/eller kvalitative metoder.

Det sikkerhedsniveau, der skal opnås, bør ikke være bindende, men bør snarere udtrykke Unionens og dens medlemsstaters ambitioner med hensyn til sikkerheden for den civile luftfart som udtrykt i artikel 6 i forordning (EU) 1139/2018.

Bemærk:

Det foreslås, at begrebet acceptabelt sikkerhedsniveau (ALoSP — Acceptable Level of Safety Performance) som defineret i ICAO's bilag 19, anden udgave, standard 3.4.2.1, udgår i den næste udgave i overensstemmelse med anbefalingerne fra staterne og industrien. I stedet vil behovet for aktiv overvågning og forvaltning af sikkerhedsresultater baseret på indikatorer, der afspejler sikkerhedsmålene, blive fremhævet.

Yderligere vejledning fra EASA om sikkerhedsforvaltning kan findes her:

- [Guidance on the Acceptable Level of Safety Performance \(ALoSP\), Safety Performance Management and Safety Assurance.](#)

2.3.1 Aftale om organisationers sikkerhedsresultater

EU-medlemsstaterne er ansvarlige for regelmæssigt at vurdere organisationernes forvaltningssystem, herunder overvågning af sikkerhedsniveauet hos organisationerne i deres jurisdiktion, hvis et sådant forvaltningssystem er påkrævet. Det sikkerhedsniveau, der skal opnås, bør vurderes i forhold til sikkerhedsmålene, og der bør tages hensyn til effektiviteten af risikobegrænsende foranstaltninger, og overvågningen bør omfatte en kombination af procedurebaserede og resultatbaserede indikatorer, som er afledt af sikkerhedsmålene.

Der skal sikres sammenhæng i sikkerhedsmålene mellem staten (dvs. den statslige plan for luftfartssikkerhed i henhold til artikel 7 og 8 i forordning (EU) 1139/2018) og de regulerede enheder samt vedrørende overvågningen af disse mål. Overvågningen foretages gennem statens og organisationernes procedurer for sikkerhedsforvaltning og gennem risikobaseret/resultatbaseret tilsyn. Denne metode gør det lettere løbende at forbedre det opnåede sikkerhedsniveau. Hvis sikkerhedsniveauet ikke nås, bør både staten og organisationen i samarbejde træffe foranstaltninger til at forbedre situationen.

Overvågningen af sikkerhedsresultater vil blive mere moden med tiden, for så vidt som gennemførelsen modnes, og der regelmæssigt udveksles meningsfulde oplysninger mellem staten og de overvågede organisationer.

Inden for EU's ramme for sikkerhedsforvaltning findes der i øjeblikket et område, for hvilket der er fastsat udtrykkelige sikkerhedsmål: På EU-plan er der fastlagt en ATM-performanceordning for det fælles europæiske luftrum²⁸ med det formål på at bidrage til bæredygtig udvikling af luftfartssektoren ved at forbedre den overordnede effektivitet inden for luftfartstjenesterne på de fire centrale indsatsområder — sikkerhed, miljø, kapacitet (forsinkelser) og omkostningseffektivitet. Der skal i overensstemmelse med ordningen

28 Artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen) (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/317 af 11. februar 2019 om oprettelse af en præstations- og afgiftsordning for det fælles europæiske luftrum (EUT L 56 af 25.2.2019, s. 1).

opstilles EU-resultatmål for bestemte referenceperioder på 3-5 år på fire centrale indsatsområder. Medlemsstaterne skal udarbejde præstationsplaner med bindende mål på nationalt plan eller for funktionelle luftrumsblokke (FAB), som er i overensstemmelse med sikkerhedsmålene for hele EU.

Med henblik på indførelsen af performanceordninger inden for det fælles luftrum bistås Kommissionen af det uafhængige præstationsvurderingsorgan, som er oprettet ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/672/EU²⁹.

2.3.2 Medlemsstaternes sikkerhedsresultater

De principper, der er beskrevet i punkt 2.3.1, finder også anvendelse på EU's medlemsstater: Det sikkerhedsniveau, der skal opnås, bør vurderes i forhold til sikkerhedsmålene, og der bør tages hensyn til effektiviteten af statens risikobegrænsende foranstaltninger, som følger af det statslige sikkerhedsprogram og er defineret i den statslige plan for luftfartssikkerhed (dvs. artikel 7 og 8 i forordning (EU) 1139/2018), under behørig hensyntagen til de risici og foranstaltninger, der ifølge den europæiske plan for luftfartssikkerhed er relevante for staten (se artikel 6 og artikel 8, stk. 2, i forordning (EU) 1139/2018).

Der er ikke enighed om medlemsstaternes sikkerhedsresultater på EU-plan, og der er i øjeblikket ikke fastsat specifikke sikkerhedsmål for medlemsstaterne i EU-retten.

2.3.3 EASA årlige sikkerhedsoversigt

I henhold til artikel 72, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139 skal agenturet hvert år, og hvis særlige omstændigheder gør sig gældende, offentliggøre en sikkerhedsoversigt for at informere offentligheden om det overordnede sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen. Sikkerhedsoversigten skal indeholde en analyse af den overordnede sikkerhedssituation, der er affattet i et enkelt og forståeligt sprog, og det skal angives, om sikkerhedsrisiciene er øget.

Desuden skal agenturet i henhold til artikel 14, stk. 4, i forordning (EU) nr. 376/2014 medtage oplysninger om resultatet af analyser af oplysninger, jf. artiklens stk. 1, i den årlige sikkerhedsoversigt omhandlet i artikel 72, stk. 7, i forordning (EU) 2018/1139: "*Kommissionen, agenturet og medlemsstaternes kompetente myndigheder deltager regelmæssigt sammen i udvekslingen og analysen af oplysninger i den europæiske centrale database.*"

I overensstemmelse med disse krav har EASA offentliggjort en årlig sikkerhedsoversigt siden 2005. Den analyse, der præsenteres i denne oversigt, tilvejebringer det databaserede input, der understøtter den beslutningstagning, der er nødvendig i forbindelse med den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Den årlige sikkerhedsoversigt giver både et statistisk sammendrag af luftfartssikkerheden i EASA's medlemsstater og identificerer de vigtigste sikkerhedsudfordringer, som europæisk luftfart står over for i dag.

Der gives dataporteføljer for hvert luftfartsområde baseret på de foregående års arbejde. De viser de årsagsfaktorer og medvirkende faktorer, der er identificeret i hændelsesdata, med

²⁹ Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/672/EU af 24. september 2014 om en forlængelse af den periode, som præstationsvurderingsorganet for det fælles europæiske luftrum udpeges for (EUT L 281 af 25.9.2014, s. 5).

krydshenvisninger til de centrale risikoområder (eller de vigtigste havariresultater), som de bidrager til.

Analysen i den årlige sikkerhedsoversigt fokuserer på luftfartssikkerhedsrisici baseret på hændelsesdata. Dette arbejde er en del af den løbende europæiske procedure for sikkerhedsrisikostyring. Det støtter udviklingen af områdespecifikke sikkerhedsrisikoporteføljer og fører til en liste over centrale risikoområder, som bruges som grundlag for prioriteringen af foranstaltninger i den europæiske plan for luftfartssikkerhed.

Ligesom EASA skal medlemsstaterne også offentliggøre en årlig sikkerhedsoversigt. I henhold til artikel 13 i forordning (EU) nr. 376/2014 om analyse af begivenheder og opfølgning på nationalt plan skal hver medlemsstat offentliggøre en sikkerhedsoversigt mindst én gang om året for at holde den brede offentlighed underrettet om sikkerhedsniveauet inden for civil luftfart. Sikkerhedsoversigten skal:

- a) indeholde aggregerede og anonymiserede oplysninger om de typer af begivenheder og andre sikkerhedsrelaterede oplysninger, som er indberettet gennem dens obligatoriske og frivillige nationale indberetningsordning
- b) påpege tendenser
- c) fastlægge de foranstaltninger, som den har truffet.

2.4. Krav til sikkerhedsforvaltning for myndigheder og organisationer

Fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser til forordning (EU) 2018/1139 har resulteret i vedtagelsen af to forskellige sæt krav til henholdsvis myndigheder og organisationer:

- a. Krav til myndighederne, om at der tages behørigt hensyn til de otte kritiske elementer i et sikkerhedstilsynssystem, jf. tillæg 1 til bilag 19 til Chicagokonventionen, og herved ydes støtte til gennemførelsen af de statslige sikkerhedsprogrammer, samtidig med at man også fremmer virkeliggørelsen af det standardiseringsmål, der er omhandlet i forordning (EU) 2018/1139. De omfatter desuden elementer, der er afgørende for at etablere et omfattende sikkerhedsforvaltningssystem på luftfartsområdet på EU-plan, der omfatter EU's og medlemsstaternes ansvar for forvaltningen af sikkerheden.
- b. Krav til organisationer på de fleste luftfartsområder, der omfatter konsoliderede generelle krav til (sikkerheds-) forvaltningssystemer. Med vedtagelsen i 2021/2022 af regler, der kræver forvaltningssystemer inden for indledende og vedvarende luftdygtighed³⁰ overholder EU-regelsættet kapitel 4 i bilag 19 til Chicagokonventionen, som fastsætter kravene til sikkerhedsforvaltningssystemet. Disse krav til organisationer har til formål at integrere ICAO's standarder og anbefalet praksis i bilag 19 på en måde, der sikrer kompatibilitet med eksisterende forvaltningssystemer, og at tilskynde til integreret forvaltning. Kravene til forvaltningssystemet giver fleksibilitet til at tilpasse systemet til luftfartsorganisationernes størrelse, natur og kompleksitet og passer til enhver forretningsmodel, de anvender, hvorved der sikres en forholdsmæssig anvendelse.

De generelle krav til forvaltningssystemet har til formål at fremme en fælles ramme for sikkerhedsforvaltning for alle godkendte organisationer under forordning (EU) 2018/1139. For de forskellige tekniske områder er disse generelle krav til myndigheder og organisationer

³⁰ Indledende luftdygtighed: delegeret forordning (EU) 2022/201 af 10. december 2021 og gennemførelsesforordning (EU) 2022/203 af 14. februar 2022, vedvarende luftdygtighed: gennemførelsesforordning (EU) 2021/1963 af 8. november 2021.

desuden suppleret af mere specifikke krav (f.eks. krav til luftfartsselskaber om monitorering af flyvedata).

Disse krav til myndigheder og organisationer ændres endvidere med særlige bestemmelser om forvaltning af informationssikkerhed.

Som supplement til disse krav sikres det med forordning (EU) nr. 376/2014, at organisationer og kompetente myndigheder påpeger risici og styrer sikkerhedsrisici ved indsamling og analyse af oplysninger om samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart. Fra januar 2023 pålægger denne forordning myndighederne og EASA at anvende ERCS (jf. afsnit 2.1).

I 2019 blev der foretaget en evaluering (EU) nr. 376/2014. Den konkluderede, at forordningen stadig er relevant, selv i lyset af den seneste udvikling i luftfartssektoren, herunder den hurtige stigning i operationer med ubemandede luftfartøjer samt de tiltagende trusler i forbindelse med cybersikkerhed. Ved evalueringen blev det fastslået, at forordningen sikrer tilstrækkelig fleksibilitet til effektivt at håndtere denne udvikling, men det anerkendes også, at det bør overvejes at ajourføre Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2015/1018 ved at ajourføre listen over begivenheder, der skal indberettes, og de obligatoriske datafelter for at muliggøre bedre indsamling af sikkerhedsdata fra disse nye luftfartsområder.

3. EU-SIKKERHEDSKONTROL

3.1 Sikkerhedstilsyn³¹

Tilsynet med sikkerheden i EU omfatter tilsynet med de organisationer, der er certificeret af EASA, og dem, der er godkendt af medlemsstaterne. Det omfatter også overvågning af medlemsstaterne, der skal sikre korrekt gennemførelse af EU's luftfartssikkerhedslovgivning.

3.1.1 Overvågning af gennemførelsen af reglerne i medlemsstaterne

Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 628/2013³² fastlægger arbejdsmetoderne ved standardinspektioner og ved overvågning af de kompetente medlemsstatsmyndigheders anvendelse af den relevante sikkerhedslovgivning. Disse standardinspektioner og opfølgningen heraf varetages af EASA (se også afsnit [3.2.1](#) og [1.6.1](#)).

3.1.2 Tilsyn med certificerede organisationer

Tilsynet med sikkerheden er en del af proceduren for sikkerhedsforvaltning, der skal sikre reel opfyldelse af sikkerhedskravene og anvendelse af de tilhørende procedurer, som EU-lovgivningen fastsætter.

³¹ I forbindelse med dette dokument henviser "tilsyn" både til tilsyn med godkendte organisationer, som gennemføres af de kompetente myndigheder, og til EASA's overvågning af anvendelsen af reglerne i EASA-medlemsstaterne i forbindelse med standardinspektioner.

Tilsynet med sikkerheden i EU er hovedsageligt omhandlet i forordning (EU) 2018/1139 og gennemførelsesbestemmelserne hertil (se diagram 1 for flere oplysninger om gældende lovgivning).

³² Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 628/2013 af 28. juni 2013 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejdsmetoder ved standardinspektioner og overvågning af anvendelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006 (EØS-relevant tekst) (EUT L 179 af 29.6.2013, s. 46).

Med sikkerhedstilsynet kan det sikres, at EU's luftfartssektor opretholder et sikkerhedsniveau, der er i overensstemmelse med EU's regler. De enkelte medlemsstaters og EASA's ansvar for tilsynet med sikkerheden udgør derfor grundlaget for opbygning af luftfartssikkerheden og for gensidig anerkendelse af licenser og certifikater i EU.

Med indførelsen af krav til myndighederne omfatter dette tilsyn løbende overvågning af organisationernes sikkerhedsresultater, som tager hensyn til særlige risici i forbindelse med deres aktiviteter (se også [afsnit 3.2.2](#)).

3.2 Sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsyn på de områder, der giver anledning til størst bekymring, eller hvor der er størst behov

3.2.1 Sikkerhedsdatabaseret målretning af overvågningen af medlemsstaterne

I EU følger agenturets standardinspektioner af medlemsstaterne en risikobaseret tilgang, hvor intervallet mellem inspektionerne, undersøgelsesens rækkevidde og dybde samt undersøgelsesteamenes størrelse og sammensætning er skræddersyet til den specifikke situation i hvert enkelt land og sektor.

Overvågningen gennemføres fortløbende, den adresserer hele luftfartssystemet, er risikobaseret og tager hensyn til alle de oplysninger, der er tilgængelige for EASA. EASA vurderer til det formål de kompetente myndigheders evne til at varetage deres tilsynsansvar. Dette indebærer indsamling og analyse af data, gennemførelse af nødvendige inspektioner og opfølgning på inspektionsresultater med henblik på at sikre, at passende korrektioner og korrigerende foranstaltninger gennemføres rettidigt.

Standardiseringsaspektet i forbindelse med indsamlingen af sikkerhedsdata på EU-plan er nødvendigt for at identificere risici og muliggøre sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsyn med de områder, der giver anledning til størst bekymring, eller hvor der er størst behov.

Standardiseringsstrategien tager sigte på følgende centrale områder:

- **Gennemførelse af løbende overvågning:** Ved forordning (EU) nr. 628/2013 er der indført et system for ensartet anvendelse af EU's luftfartssikkerhedsregler, der bør udvides til at omfatte alle luftfartsområder.
- **Risikobaseret planlægning af standardinspektioner:** I forbindelse med den løbende overvågning er intervallet mellem inspektionerne, undersøgelsesens rækkevidde og dybde samt inspektionsgruppernes størrelse og sammensætning skræddersyet til den specifikke situation i hver enkelt stat og sektor. Dette giver en mere fleksibel og effektiv anvendelse af ressourcerne og reducerer byrden for de stater, der kan fremvise gode resultater, og derfor sjældnere vil skulle gøres til genstand for inspektioner. Kontrol med overholdelsen af reglerne blandes gradvist sammen med overvågning af systemer/procedurer, hvor der ses på den systemiske effektivitet i de kompetente myndigheders forvaltningssystemer og staternes sikkerhedsprogrammer.
- **Integration af EASA-standardaktiviteter og ICAO's USOAP-program:** Den eksisterende arbejdsordning fremmer samarbejde og integration af aktiviteterne mellem EASA og ICAO. Løbende dialog, udveksling af oplysninger og data, gensidig deltagelse i hinandens inspektioner og revisioner er de redskaber, der er identificeret til dette formål og med det mål, at både EU- og ICAO-kravene og -standarderne kan efterleves i videst muligt omfang i én integreret proces.
- **Integration af vurderinger af gennemførelsen af statslige sikkerhedsprogrammer i EASA's standardaktiviteter:** Siden 2022 har standardinspektioner også været anvendt til at vurdere den effektive gennemførelse af medlemsstaternes statslige

sikkerhedsprogrammer og tilhørende statslige planer for luftfartssikkerhed. I overensstemmelse med ICAO's resultatbaserede tilgang, som fremmer og støtter den gradvise gennemførelse af de statslige sikkerhedsprogrammer, vurderer EASA gennemførelsesniveauet for hver statsligt sikkerhedsprogram ved hjælp af de fem modenhedsniveauer, der er defineret i ICAO's SSPIA-metode (State Safety Programme Implementation Assessment).

- **Inddragelse af de kompetente myndigheders personale i standardiseringsaktiviteter:** med henblik på at opnå proaktiv standardisering og fremme et passende kvalifikationsniveau hos personalet i hele EU. Hertil kommer, at standardiseringsmøderne udgør forummer, hvor der kan opnås enighed om en fælles forståelse og tolkning af kravene, og hvor der kan udveksles bedste praksis og således ydes støtte til ensartet gennemførelse af reglerne.
- **Styrket feedbackmekanisme på reguleringsområdet:** Den eksisterende feedbackmekanisme er ved at blive forenklet og forbedret, således at der gennemføres systematisk evaluering af reglernes effekt, og der sikres input til standardiseringsaktiviteterne i henseende til sikkerhedsforvaltning, fastlæggelse af regler og sikkerhedsfremmende aktiviteter.

3.2.2 Sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsynet med luftfartssektoren

De krav til myndighederne, der er fastsat ved EU-lovgivningen, giver mandat til at udvikle et tilsynsprogram under hensyntagen til organisationens særlige karakter, kompleksiteten af dens aktiviteter og resultaterne af tidligere certificerings- og/eller tilsynsaktiviteter baseret på vurderingen af de dermed forbundne risici. Fra 2023 vil den kompetente myndigheds anvendelse af ERCS på begivenheder, der indberettes af organisationer, understøtte vurderingen af de dermed forbundne risici.

Myndigheden skal afkorte tilsynsplanlægningscyklussen, hvis der er dokumentation for, at organisationens sikkerhedsresultater og overholdelse af reglerne er faldet. Hvis organisationen påviser et højt sikkerhedsniveau og overholdelse af reglerne, kan myndigheden forlænge tilsynsplanlægningscyklussen. En sådan risiko- og resultatbaseret målretning af tilsynet sikrer, at de tilgængelige tilgængelige tilsynsressourcer i både medlemsstaterne og EASA anvendes på den mest effektive måde.

Risiko- og resultatbaseret tilsyn fremmer desuden en sikkerhedsforvaltningskultur og -adfærd sætter organisationerne i stand til at forvalte risici, der ikke er reguleret, og skaber incitament til effektiv gennemførelse af sikkerhedsforvaltning i kraft af udsigten til en mulig reduktion af tilsynsopgaverne. Denne tilgang fremmer derfor effektiv implementering af bestemmelserne om forvaltningssystemet for så vidt angår gennemførelsesbestemmelserne for organisationerne.

EASA støtter sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsynet med luftfartssektoren ved at opstille lister over og beskrive de centrale risici og sikkerhedsproblemer inden for hvert område som en del af den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Praksis for risikobaseret tilsyn blev også stillet til rådighed for medlemsstaterne og drøftes regelmæssigt med det tekniske organ for sikkerhedsforvaltning³³.

33 [Skabelon til EASA's rapport \(europa.eu\)](#)

4. FREMME AF SIKKERHED I EU³⁴

Fremme af sikkerhed er en central del af sikkerhedsprogrammet og effektiv sikkerhedsforvaltning. Sikkerhedsrisici kan reduceres ved at videreformidle de erfaringer, der er gjort, videreformidle bedste praksis og forklare sikkerhedsprocedurer og -regler. I EU's luftfartssystem er dette et led i opretholdelsen af en god sikkerhedskultur.

Når det er muligt, anvendes sikkerhedsfremme som et let og effektivt alternativ til regelfastsættelse og tilsyn. Dette støtter en bedre forståelse af EU's regler for civil luftfart og giver flere oplysninger om sikkerhedsefterretninger og analyseresultater. Strategien giver løbende information om en lang række sikkerhedsspørgsmål på områdeniveau, idet det tekniske indhold tilpasses målgruppen (lige fra avanceret til specialiserede fagfolk til grundlæggende til offentligheden). Der anvendes en bred vifte af kommunikationsværktøjer til at formidle sikkerhedsbudskaber, herunder sociale medier.

Fremme af sikkerheden omfatter generel eller målrettet indsats med kommunikation om og videreformidling af sikkerhedsoplysninger til aktørerne inden for luftfarten. Arbejdet på dette område er baseret på den europæiske procedure for forvaltning af sikkerhedsrisici, der omfatter analyse af data og danner afsæt for foranstaltninger til reduktion af sikkerhedsrisici som omhandlet i [kapitel 2](#).

Medlemsstaterne gennemfører en række aktiviteter til fremme af sikkerhed på nationalt plan, som er beskrevet detaljeret i medlemsstaternes statslige sikkerhedsprogrammer. Dette koordineres af EASA gennem nettet til fremme af sikkerheden, som er oprettet som et frivilligt partnerskab mellem EASA, medlemsstaterne og andre luftfartsorganisationer. Formålet med nettet til fremme af sikkerheden er at forbedre luftfartssikkerheden i Europa ved at skabe en ramme for samarbejdet om sikkerhedsfremmende aktiviteter i alle medlemsstaterne.

Til gensidig fordel og til fælles formål udveksler medlemmerne af nettet oplysninger, koordinerer aktiviteter, samarbejder og deler fælles aktiviteter og samarbejder om at øge kapaciteten til aktiviteter, herunder udførelse, udvikling, offentliggørelse, oversættelse og formidling af sikkerhedsoplysninger. Nettet til fremme af sikkerheden undersøger også fælles værktøjer og udvikler metoder til at måle effektiviteten af de sikkerhedsfremmende produkter, der er blevet formidlet.

På EU-plan ledes og koordineres de fleste sikkerhedsfremmende aktiviteter af EASA. EASA har i denne sammenhæng opbygget en integreret programmeringsindsats, som sikrer, at der med sikkerhedsfremme og reguleringsaktiviteter tages hånd om sikkerhedsrisici på den mest effektive måde, og indsatsen på disse to områder supplerer i et vist omfang hinanden. EASA udvikler særlige europæiske sikkerhedsfremmende pakker afhængigt af det operationelle område og de sikkerhedsemner, der fremmes, med det formål at øge rækkevidden af sikkerhedsfremmende produkter. Dette sker under overskrifterne "Together4Safety" for erhvervmæssige, kommercielle luftfartsaktiviteter og "The Aviator's Club" for almenflyvning med privatpiloter. Sideløbende hermed styrkes aktiviteterne med sikkerhedspartnerskaber med alle interessenter på områdeniveau, der omfatter kommerciel luftfart (herunder flyvepladser og ATM), rotorfly, almenflyvning og droner. I erkendelse af, at forskellige luftfartsinteressenter har meget forskellige behov for informations- og kommunikationskanaler, sikrer den områdebaserede tilgang, at sikkerhedsfremme kan opfylde de specifikke behov i de enkelte dele af luftfartssektoren. Hvert område har et særligt område

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>.

på EASA's websted, og de første tre har særlige websteder, som styrker deres koordinering med interessenterne.

I begyndelsen af 2019 lancerede EASA en ny strategi til fremme af sikkerheden, som anlægger en stadig mere proaktiv tilgang til den måde, hvorpå EASA kommunikerer med det europæiske luftfartssamfund. Gennem EASA's Together4Safety og Aviator's Club (for almenflyvning) arbejder EASA på at være førende inden for sikkerhedsfremme i Europa og på verdensplan med et anerkendt brand, der skaber interesse og engagement, og som bidrager til at forbedre sikkerheden.

4.1 Aktiviteter på EU-plan

4.1.1 Sikkerhedskommunikation

Videreformidling af sikkerhedsinformation bidrager til at opbygge en sund sikkerhedskultur. Sikkerhedskommunikationsprodukter i EU omfatter rapporter om sikkerhedsanalyse, meddelelser, foldere og plakater, av-materialer, toolkits, håndbøger og vejledninger, planer og programmer, workshopper og andre sikkerhedsarrangementer. Der udvikles en serie af sikkerhedsfremmende indhold til hver opgave, som kombinerer de mest effektive pakker med produkter, der er relevante for det sikkerhedsspørgsmål, der behandles. Produkterne fremmes gennem de sociale medier og EASA's samarbejdspartnere for at maksimere sikkerhedsbudskabernes rækkevidde.

4.1.1.1 Obligatorisk sikkerhedskommunikation

I henhold til forordning (EU) 2018/1139 skal EASA offentliggøre en [årlig sikkerhedsoversigt](#)³⁵, der informerer offentligheden om det generelle sikkerhedsniveau inden for den civile luftfart. I den årlige sikkerhedsoversigt fremlægges der oplysninger om europæisk og global luftfartssikkerhed (se [afsnit 2.3.3](#)).

I henhold til forordning (EU) nr. 996/2010 skal der også oprettes en database med sikkerhedsanbefalinger. Denne data er offentligt tilgængelig [online](#)³⁶.

4.1.1.2 Ikkeobligatorisk sikkerhedskommunikation

EASA offentliggør [Safety Information Bulletins \(SIB\)](#)³⁷ for at informere interessenterne. SIB'erne er offentligt tilgængelige og revideres og ajourføres med jævne mellemrum. EASA offentliggør også en opgørelse over fremskridt med hensyn til opfølgningen af [sikkerhedsanbefalinger](#)³⁸.

4.1.1.3 Sikkerhedshandlinger og -konferencer

EASA gennemfører sikkerhedskampagner vedrørende specifikke sikkerhedsspørgsmål, der er opstået i forbindelse med hændelser, identificerede sikkerhedsrisici, begyndende problemer eller sikkerhedsrevisioner.

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>.

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/default.asp>.

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>.

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>.

EASA gennemfører også regelmæssigt workshopper og konferencer, der anvendes til at videreformidle sikkerhedsinformation til relevante interessenter i EU, og som giver mulighed for at drøfte sikkerhedsspørgsmål, herunder resultaterne af inspektioner. EASA organiserer desuden en årlig sikkerhedskonference.

Kommissionen organiserer jævnligt konferencer og seminarer om spørgsmål vedrørende luftfartssikkerhed. Den gennemfører desuden workshopper og aktiviteter, der skal sikre god videreformidling og forståelse af bestemte sikkerhedsregler, f.eks. dem, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 376/2014 og (EU) nr. 996/2010.

4.1.1.4 Online-information

På [EASA's websted](http://easa.europa.eu/)³⁹ og på Kommissionens websted vedrørende [den europæiske luftfartssikkerhedspolitik](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)⁴⁰ har offentligheden adgang til en bred vifte af oplysninger og dokumentation.

Netværk med begrænset adgang anvendes endvidere ofte til at udveksle sikkerhedsrelaterede oplysninger mellem EASA, Kommissionen og medlemsstaterne og med luftfartssektoren.

4.2 Uddannelse på EU-plan

I EU omfatter uddannelsesaktiviteterne luftfartsorganisationer, der deltager i gennemførelsen af det europæiske program for luftfartssikkerhed: medlemsstaternes nationale kompetente myndigheder, sikkerhedsundersøgelelsesmyndigheder og industrien.

Kommissionen og agenturet skal i henhold til forordning (EU) nr. 376/2014 støtte medlemsstaterne med passende uddannelse.

I henhold til forordning (EU) 2018/1139 er organisationerne og de kompetente myndigheder ansvarlige for at opretholde et uddannelsesniveau for deres ansatte, som sætter dem i stand til at varetage deres opgaver på tilfredsstillende vis. De kompetente myndigheder skal ligeledes gøre det lettere for organisationerne at opfylde deres forpligtelser med hensyn til at gennemføre et forvaltningssystem med relevant uddannelse, hvor det er muligt eller hensigtsmæssigt.

Der er desuden ved at blive udviklet nye uddannelsesmuligheder for at sikre, at alle de involverede har de relevante kvalifikationer til at sikre succesfuld anvendelse af den resultatbaserede tilgang.

EASA bestræber sig på at opretholde et højt niveau af viden og kompetence, samtidig med at det fortsat arbejder med den seneste udvikling inden for luftfarten inden for dets aktivitetsområder. EASA udvikler og tilbyder uddannelseskurser til sine ansatte og personale fra medlemsstaternes kompetente myndigheder.

Agenturet har også udviklet og driver et e-eksamenssystem på sit websted, som er baseret på en spørgsmålsdatabase. Dette sker på frivillig basis og er rettet mod studerende i uddannelsesinstitutioner eller selvstuderende og omfatter et system med etablerede eksaminationscentre, der giver mulighed for at opnå et bevis.

EASA yder også bistand til partnermyndigheder til opfyldelse af deres internationale forpligtelser (f.eks. vedrørende ICAO- og EU-regler) og gennemfører projekter inden for

39 <http://easa.europa.eu/>.

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm.

rammerne af EU-samarbejdet inden for den civile luftfart i flere af verdens regioner, herunder i nabolandene, Asien-Stillehavsregionen, Afrika og Latinamerika.

FORKORTELSER

AB	rådgivende organer
ACAS	system til forebyggelse af kollisioner i luften
ALoSP	acceptabelt niveau for sikkerhedsresultaterne
AMC	acceptable måder for overensstemmelse
AMS	forpladstjenester
ANS	luftfartstjenester
AOC	air operator certificate
ASR	årlig sikkerhedsoversigt
ATM	lufttrafikstyring
BIS	bedste interventionsstrategi
BR	grundforordningen
CAEP	Committee on Aviation Environment Protection (ICAO)
CAMO	organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed — bilag Vc (del-CAMO) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014
CAO	kombinerede luftdygtighedsorganisationer — bilag Vd (del-CAO) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1321/2014
CC	kabinebesætning — bilag V (del-CC) til Kommissionens forordning (EU) nr. 1178/2011
CS	certificeringsspecifikation
DAT	datatjenesteudbydere — bilag VII til forordning (EU) 2017/373
DR	delegeret forordning
DS	detaljeret specifikation
DTO	anmeldt træningsorganisation
EASA	Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur
EASP	Det europæiske program for luftfartssikkerhed
EASPG	European Region Aviation System Planning Group (ICAO)
ECCAIRS	Det Europæiske Koordinationscenter for Systemer for

	Indberetning af Flyhændelser
ECDC	Det Europæiske Center for Forebyggelse af og Kontrol med Sygdomme
ECHA	Det Europæiske Kemikalieagentur
ECR	den europæiske centrale database
EEA	Det Europæiske Miljøagentur
EFTA	Den Europæiske Frihandelssammenslutning
ENCASIA	Det europæiske netværk af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder inden for civil luftfart
EPAS	Europæisk plan for luftfartssikkerhed
ETS	EU's emissionshandelssystem
EU	Den Europæiske Union
EUR RASP	European Regional Aviation Safety Plan (ICAO)
EUR RESG	EUR Regional Expert Safety Group (ICAO)
EUR/NAT	European/North Atlantic (ICAO Regional Office)
EVT	evalueringsopgave (EPAS)
FAB	funktionel luftrumsblok
FSTD	flyvesimulatortræningsanordning
GANP	Global Air Navigation Plan
GASeP	Global Aviation Security Plan
GASP	Global Aviation Safety Plan (ICAO)
G-HRC	globale højrisikokategorier af hændelser
GM	vejledende materiale
IATA	Den Internationale Luftfartssammenslutning
ICAO	Organisationen for International Civil Luftfart (International Civil Aviation Organization)
IR	gennemførelsesforordning
LUC	certifikat til operatører af lette UAS'er

MAB	medlemsstaternes rådgivende organ
MB	bestyrelsen
MST	medlemsstatsopgave (EPAS)
NASP	national luftfartssikkerhedsplan
NCA	national kompetent myndighed
NCC	Ikke-erhvervsmæssige luftfartsoperationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer — bilag VI (del-NCC) til Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012
NoAs	netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere
Del 21	bilag I til forordning (EU) nr. 748/2012 —certificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og af konstruktions- og produktionsorganisationer
Del-145	bilag II til forordning (EU) nr. 1321/2014 — godkendelse af en vedligeholdelsesorganisation
Del-147	bilag IV til forordning (EU) nr. 1321/2014 — krav til vedligeholdelsesuddannelsesorganisationer
Del-26	bilag I til forordning (EU) 2015/640 — supplerende luftdygtighedsspecifikationer for operationer
Del-66	bilag III til forordning (EU) nr. 1321/2014 — certificeringspersonale for vedligeholdelse
Del-AIS	bilag VI til forordning (EU) 2017/373 — særlige krav til udøvere af luftfartsinformationstjenester
Del-ARA	bilag VI til forordning (EU) nr. 1178/2011 — myndighedskrav til besætningsmedlemmer på fly
Del-ARO	bilag II til forordning (EU) nr. 965/2012 —myndighedskrav — flyveoperationer
Del-ART	bilag 2 til forordning (EU) nr. 452/2014 — myndighedskrav vedrørende godkendelse af tredjelandsluftfartsforetagender
Del-ASM	bilag X til forordning (EU) 2017/373 — særlige krav til udøvere af luftrumsstyring
Del-ATFM	bilag IX til forordning (EU) 2017/373 — særlige krav til udøvere af lufttrafikregulering
Del-ATM/ANS.AR	bilag II til forordning (EU) 2017/373 — krav til kompetente myndigheder — tilsyn med tjenester og andre atm-netfunktioner

Del-ATM/ANS.OR	bilag III til forordning (EU) 2017/373 — fælles krav til tjenesteudøvere
Del-ATS	bilag IV til forordning (EU) 2017/373 — særlige krav til udøvere af lufttrafiktjenester
Del-BFCL	bilag III til forordning (EU) 2018/395 — krav til certificering af flyvebesætninger til balloner
Del-BOP	bilag II til forordning (EU) 2018/395 — luftballonflyvninger
Del-CAMO	bilag Vc til forordning (EU) nr. 1321/2014 — organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed
Del-CNS	bilag VIII til forordning (EU) 2017/373 — særlige krav for udøvere af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester
Del-DAT	bilag VII til forordning (EU) 2017/373 — særlige krav til udøvere af datatjenester
Del-DEF	bilag I til forordning (EU) 2018/395 — definitioner (luftballoner) bilag I til forordning (EU) 2018/1976 — definitioner (svævefly)
Del-FCL	bilag I til forordning (EU) nr. 1178/2011 — certificering af flyvebesætninger
Del-FPD	bilag XI til forordning (EU) 2017/373 — særlige krav til udøvere af flyveprocedureudformningstjenester
Del-M	bilag I til forordning (EU) nr. 1321/2014 — krav til vedvarende luftdygtighed
Del-MED	bilag IV til forordning (EU) nr. 1178/2011 — krav vedrørende helbredsgodkendelse af piloter, kabinepersonalets helbredsmæssige egnethed, certificering af flyvelæger og de alment praktiserende lægers og bedriftslægers kvalifikationer
Del-MET	bilag V til forordning (EU) 2017/373 — særlige krav til udøvere af meteorologiske tjenester
Del-ML	bilag Vb til forordning (EU) nr. 1321/2014 — "lette" krav til vedvarende luftdygtighed
Del-NCC	bilag VI til forordning (EU) nr. 965/2012 — ikke-erhvervsmæssige luftfartsoperationer med komplekse motordrevne luftfartøjer
Del-NCO	bilag VII til forordning (EU) nr. 965/2012 — ikke-erhvervsmæssige luftfartsoperationer med andre luftfartøjer end komplekse motordrevne luftfartøjer

Del-NM	bilag XII til (EU) forordning (EU) 2017/373 — særlige krav til netforvalteren
Del-ORA	bilag VII til forordning (EU) nr. 1178/2011 — organisationskrav for flyvebesætninger
Del-ORO	bilag III til forordning (EU) nr. 965/2012 — organisationskrav — flyveoperationer
Del-PERS	bilag XIII til forordning (EU) 2017/373 — krav til tjenesteudøvere vedrørende uddannelse og kompetencevurdering af personale
Del-SAO	bilag II til forordning (EU) 2018/1976 — operationer med svævefly
Del-SFCL	bilag III til forordning (EU) 2018/1976 — krav vedrørende flyvebesætningscertifikater til svævefly
Del-SPA	bilag V til forordning (EU) nr. 965/2012 — specifikke godkendelser
Del-SPO	bilag VIII til forordning (EU) nr. 965/2012 — specialoperationer
Del-T	bilag Va til forordning (EU) nr. 1321/2014 — krav til vedvarende luftdygtighed luftfartøjer, der er registreret i et tredjeland, og som opereres af EU-operatører eller af operatører med bopæl i EU
Del-TCO	bilag 1 til forordning (EU) nr. 452/2014 — tredjelandsoperatører
PCG	Programme Coordination Group (ICAO)
R&I	forskning og innovation
REACH	registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier
RES	forskningsopgave (EPAS)
RMT	regelfastsættelsesopgave (EPAS)
RSOO	regional organisation for sikkerhedstilsyn
SAB	rådgivende organ for interessenter
SAFA	sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer
SARP	standarder og anbefalet praksis (ICAO)
SERA	standardiserede europæiske regler om luftrummet — forordning (EU) nr. 923/2012

SES	det fælles europæiske luftrum
SESAR	forskning i lufttrafikstyring i det fælles europæiske luftrum
SIA	sikkerhedsundersøgelsermyndighed
SIB	sikkerhedsinformationsbulletin
SMS	sikkerhedsforvaltningssystem
SPAS	statslig plan for luftfartssikkerhed
SPI	sikkerhedsindikator
SPN	net til fremme af sikkerheden
SPT	sikkerhedsfremmende opgave (EPAS)
SRIS	informationssystem vedrørende sikkerhedsanbefalinger
SRM	sikkerhedsrisikostyring
SSP	statsligt sikkerhedsprogram
SSPIA	State Safety Programme Implementation Assessment
SYS 2.0	Standardinspektion på området "Systemiske katalysatorer for sikkerhedsforvaltning" (SYS). 2.0 henviser til fase II, hvor omfanget af den indledende inspektion er udvidet til at omfatte vurderingen effektive gennemførelse af det statslige sikkerhedsprogram og den statslige plan for luftfartssikkerhed.
TCO	tredjelandsoperatør
TeB	teknisk organ (underorgan under MAB)
TeC	teknisk udvalg (underorgan under SAB)
TEUF	traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde
UAS	ubemandet luftfartøj
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (ICAO)
USSP	udøver af U-space-tjenester