



Europeiska  
unionens råd

Bryssel den 17 oktober 2022  
(OR. en)

13674/22  
ADD 1

**AVIATION 252**

## FÖLJENOT

---

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
till:	Rådets generalsekretariat
Komm. dok. nr:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Ärende:	BILAGA till RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET Europeiska flygsäkerhetsprogrammet

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2022) 529 final - ANNEX.

---

Bilaga: COM(2022) 529 final - ANNEX



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 17.10.2022  
COM(2022) 529 final

ANNEX

**BILAGA**

*till*

**RAPPORT FRÅN KOMMISSIONEN TILL EUROPAPARLAMENTET OCH RÅDET**

**Europeiska flygsäkerhetsprogrammet**

## Innehåll

1.	EUROPEISK SÄKERHETSPOLICY, EUROPEISKA SÄKERHETSMÅL OCH EUROPEISKA SÄKERHETSRESURSER.....	6
1.1.	Europeiska flygsäkerhetssystemet .....	6
1.2.	Det europeiska flygsäkerhetssystemet och Icao.....	7
1.3.	EU:s rättsliga ram för flygsäkerhet och miljöskydd .....	8
1.3.1.	Strukturen hos EU:s rättsliga ram för säkerhet .....	8
1.3.2.	Förordning (EU) 2018/1139 och tillhörande bestämmelser.....	14
1.3.3.	Utredning av olyckor och tillbud inom civil luftfart.....	22
1.3.4.	Rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart .....	23
1.3.5.	Europeiska unionens förteckning över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom EU .....	23
1.4.	Säkerhet – ansvar och ansvarsskyldighet i EU .....	24
1.4.1.	EU:s beslutsprocess.....	24
1.4.2.	Befogenheter och ansvar på området flygsäkerhet inom det europeiska säkerhetssystemet.....	25
1.5.	Utredning av olyckor och tillbud .....	34
1.5.1.	Tillämpliga regler.....	34
1.5.2.	Säkerhetsrekommendationer .....	35
1.5.3.	Samarbete med andra enheter .....	35
1.6.	Kontroll av efterlevnaden.....	36
1.6.1.	Kontroll av efterlevnaden i medlemsstaterna.....	36
1.6.2.	Kontroll av efterlevnad i reglerade branschorganisationer .....	37
2.	EU:S HANTERING AV SÄKERHETSRIKER.....	39
2.1.	Insamling, analys och utbyte av säkerhetsdata .....	41
2.2.	Hantering av säkerhetsrisker på EU-nivå: processen för att utarbeta och uppdatera den europeiska flygsäkerhetsplanen.....	42
2.2.1	Europeiska flygsäkerhetsplanen: den internationella dimensionen .....	45
2.3.	Övervakning av säkerhetsprestanda .....	47
2.3.1	Avtal om organisationers säkerhetsprestanda .....	47
2.3.2	Medlemsstaternas säkerhetsprestanda.....	48
2.3.3	Easas årliga säkerhetsöversyn .....	48

2.4.	Säkerhetsledningskrav för myndigheter och organisationer .....	49
3.	EUROPEISK SÄKERHETSFÖRSÄKRAN .....	50
3.1	Säkerhetstillsyn .....	50
3.1.1	Övervakning av bestämmelsernas tillämpning i medlemsstaterna .....	50
3.1.2	Tillsyn över certifierade organisationer .....	50
3.2	Säkerhetsdatadriven inriktning av tillsynen över områden av större vikt eller med större behov .....	51
3.2.1	Säkerhetsdatadriven inriktning av övervakningen av medlemsstaterna .....	51
3.2.2	Säkerhetsdatadriven inriktning på tillsynen över luftfartsbranschen .....	52
4.	FRÄMJANDE AV SÄKERHETEN I EUROPA .....	53
4.1	Verksamhet på EU-nivå .....	54
4.1.1	Säkerhetskommunikation .....	54
4.2	Utbildning på EU-nivå .....	55
	Förkortningar .....	56
	Tabell 1. Tillämplig unionslagstiftning för flygsäkerhet och miljöskydd .....	9
	Tabell 2. Behöriga myndigheter enligt EU:s regler .....	26
	Figur 1. Samspelet mellan de berörda parterna inom det europeiska säkerhetssystemet .....	29
	Figur 2. EU:s process för hantering av säkerhetsrisker .....	43
	Figur 3. Förhållandet mellan det europeiska flygsäkerhetsprogrammet, den europeiska flygsäkerhetsplanen och andra program och planer .....	46

## INLEDNING

Detta dokument innehåller en redogörelse för det europeiska flygsäkerhetsprogrammet vad gäller tillämpliga luftfartsbestämmelser på EU-nivå, jämte de verksamheter och förfaranden som används för att gemensamt hantera säkerheten inom den civila luftfarten på EU-nivå.

Det europeiska flygsäkerhetsprogrammet motsvarar funktionellt – på EU-nivå – det statliga säkerhetsprogrammet (State Safety Programme) så som det beskrivs i bilaga 19 till Chicagokonventionen. Genom förordning (EU) 2018/1139 infördes ett obligatoriskt nytt kapitel om säkerhetsledning för luftfart i EU:s luftfartsrättsliga ram. I detta kapitel fastställs bland annat att kommissionen ska anta, offentliggöra och uppdatera ett dokument (*det europeiska flygsäkerhetsprogrammet*) som beskriver det europeiska flygsäkerhetssystemets funktion, och omfattar de regler, verksamheter och processer som används för att hantera den civila flygsäkerheten i EU i enlighet med dess rättsliga ram.

I programmet förklaras hur flygsäkerheten hanteras ur ett europeiskt perspektiv. Eftersom många bestämmelser och verksamheter med anknytning till flygsäkerhet i dag antas och samordnas på EU-nivå ska medlemsstaterna hänvisa till det europeiska flygsäkerhetsprogrammet i sina egna statliga säkerhetsprogram. Detta är skälet till att det europeiska flygsäkerhetsprogrammet ska innehålla åtminstone de inslag rörande staters säkerhetsledningsansvar som beskrivs i de internationella standarderna och rekommenderade metoderna. EU har lagstiftat på vissa områden som rör flygsäkerhet, och det är inte möjligt för medlemsstaterna att beskriva hur säkerheten hanteras i den egna staten utan att inkludera EU-dimensionen. Dessutom har staterna överfört sin behörighet till EU på de flesta av de områden som omfattas av Chicagokonventionen. I det europeiska flygsäkerhetsprogrammet förklaras även hur EU hanterar de internationella skyldigheter som följer av denna delegering av ansvar.

Det europeiska flygsäkerhetsprogrammet har anpassats till formatet och strukturen hos beskrivningen av ett nationellt flygsäkerhetsprogram enligt specifikationen i bilaga 19 till Chicagokonventionen:

Det europeiska flygsäkerhetsprogrammet beskriver också processen för att utarbeta, anta, uppdatera och genomföra den europeiska flygsäkerhetsplanen.

Syftet med det europeiska flygsäkerhetsprogrammet är att säkerställa att systemet för hantering av flygsäkerhet i EU garanterar högsta möjliga säkerhetsprestanda i alla medlemsländer, och att systemet förbättras med tiden samtidigt som hänsyn tas till andra relevanta mål såsom miljöskydd.

Genom att beskriva de förfaranden som används för att gemensamt hantera säkerhet på europeisk nivå och, i synnerhet, hur Europeiska kommissionen (*kommissionen*), medlemsstaterna och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet samarbetar för att upptäcka faror och vidtar åtgärder för att minska säkerhetsrisker, bidrar det europeiska flygsäkerhetsprogrammet till uppnåendet av de EU-omfattande säkerhetsmål på hög nivå som fastställs på unionsnivå. Därför säkerställer det att alla inblandade parter är medvetna om sitt ansvar och att alla regler och förfaranden finns på plats för att förbättra flygsäkerheten, och att de därigenom bidrar till att förhindra olyckor inom och utanför den europeiska regionen.

## TERMINOLOGI

I detta dokument gäller följande definitioner:

- *medlemsstater*: de 27 EU-medlemsstaterna.
- *EASA-medlemsstater*: de 27 EU-medlemsstaterna plus Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz.
- *staterna i Icaos EUR-region*: de 55 staterna i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) europeiska region (EUROPE), som omfattar alla EU:s medlemsstater.
- *grundförordningen*: Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet<sup>1</sup>.
- *nätverket av flygsäkerhetsanalytiker* eller *NoAs*: nätverket av flygsäkerhetsanalytiker enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart<sup>2</sup>.

---

1 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (Text av betydelse för EES), EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

2 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (Text av betydelse för EES), EUT L 122, 24.4.2014, s. 18.

# 1. EUROPEISK SÄKERHETSPOLICY, EUROPEISKA SÄKERHETSMÅL OCH EUROPEISKA SÄKERHETSRESURSER

## 1.1. Europeiska flygsäkerhetssystemet

Det europeiska flygsäkerhetssystemet innehåller regler och förfaranden som används för att hantera säkerheten inom den civila luftfarten i EU i enlighet med förordning (EU) 2018/1139. Dessa regler och förfaranden säkerställer en hög säkerhetsnivå inom den civila luftfarten, harmoniserar säkerhetsaspekterna och bidrar till den fria rörligheten för produkter, tjänster, personer och kapital inom den civila luftfarten.

Samtidigt gäller att systemet

- förbättrar konkurrenskraften för EU:s luftfartsbransch,
- främjar kostnadseffektivitet, bland annat genom att undvika dubbelarbete, och främjar effektivitet i samband med reglerings-, certifierings- och tillsynsförfaranden samt en effektiv användning av därtill relaterade resurser på unionsnivå och nationell nivå,
- bistår medlemsstaterna med utövandet av deras rättigheter och uppfyllandet av deras skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att säkerställa en gemensam tolkning och ett enhetligt och snabbt genomförande av konventionens bestämmelser,
- främjar EU:s synpunkter på standarder för civil luftfart och regler för civil luftfart i hela världen genom att upprätta lämpligt samarbete med tredjeländer och internationella organisationer, och
- främjar teknisk och operativ driftskompatibilitet samt utbyte av bästa administrativa praxis.

Säkerhetsledningssystemet för luftfart bygger på ett nära samarbete mellan kommissionen, Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (*Easa*) och medlemsstaterna samt luftfartsbranschen.

Den höga och enhetliga skyddsnivån för den europeiska allmänheten och för passagerare bygger främst på antagandet av gemensamma säkerhetsbestämmelser, på åtgärder som säkerställer att produkter, personer och organisationer<sup>3</sup> inom EU följer dessa bestämmelser samt på effektiva processer för hantering av säkerhetsrisker på region-, stats- och branschnivå. I artikel 85 i förordning (EU) 2018/1139 föreskrivs ett verkställighetssystem, där *Easa* bistår kommissionen vid övervakningen av medlemsstaternas tillämpning av denna förordning och dess delegerade akter och genomförandeakter.

Detta system kompletteras med grundliga olycks- och tillbudsutredningar som gör det möjligt att upptäcka säkerhetsbrister och att åtgärda bristerna. Det europeiska flygsäkerhetsprogrammet omfattar även användningen av mer proaktiva och evidensbaserade inslag som syftar till att upptäcka de risker som utgör det största hotet mot säkerheten och till att vidta åtgärder för att minska dessa risker. Systemet utnyttjar i synnerhet den datadrivna

---

<sup>3</sup> I detta dokument avses med organisationer branschorganisationer som tillhandahåller luftfartsprodukter eller luftfartstjänster.

riskidentifiering och utvärdering som utförs av (stordata-)programmet Data4Safety, som stöds av kommissionen och samordnas av Easa, med deltagande av relevanta partner från det europeiska luftfartssamfundet.

## **1.2. Det europeiska flygsäkerhetssystemet och Icao**

Det europeiska flygsäkerhetssystemet är nära samordnat med utvecklingen och genomförandet av Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) standarder och rekommenderade metoder.

Kommissionen och Easa följer deras utvecklingsprocess och schemalägger relaterade åtgärder för utarbetande av regelverk så snart det kan bekräftas att det behövs en ändring av det europeiska regelverket. Detta inbegriper bedömningen av ändringsförslag avseende Icaos bilagor (Icaos skrivelse av typ I) samt upptäckt av skillnader mellan EU:s regelverk och Icaos bilagor (Icaos skrivelse av typ II och checklistor för efterlevnad). Vid bedömningen av skillnader stöder Easa och kommissionen de medlemsstater som måste anmäla avvikelser till Icao. Efter Easas bedömning föreslår kommissionen ett beslut till Europeiska unionens råd om anmälan av skillnader.

Dessutom samarbetar kommissionen och Easa med Icaos regionkontor för Europa/Nordatlanten (EUR/NAT) för att främja en regional strategi för hantering av luftfartssäkerhet, uppmuntra till samarbetsbaserad riskhantering och skapa synergier inom EU:s olika initiativ för ökad säkerhet. Den regionala flygsäkerhetsplanen för EUR-regionen (EUR RASP) är avgörande i detta sammanhang: sedan 2017 har Icaos regionkontor, kommissionen och Easa samarbetat för att utarbeta en sådan regional flygsäkerhetsplan som bygger på de åtgärder som fastställs i den europeiska flygsäkerhetsplanen, vilket gör det möjligt för alla staterna i Icaos EUR-region att dra nytta av den fastställda säkerhetsplaneringsprocessen och de olika material den ger upphov till, oavsett om det gäller regleringsmaterial, säkerhetsfrämjande produkter, riktlinjer, verktyg och bästa praxis. Den första regionala flygsäkerhetsplanen för EUR-regionen utfärdades i januari 2019.

Kommissionen och Easa är också representerade i planeringsgruppen för det europeiska luftfartssystemet (European Aviation System Planning Group, EASPG) och dess tillhörande samordningsgrupp för programmet. EASPG:s huvudmål är att se till att utvecklingsplanerna för flygnavigeringsystem och flygsäkerhetsplanerna inom EUR-regionen förblir konsekventa och förenliga med planerna i angränsande regioner och med Icaos globala planer, samt att förvalta och samordna genomförandet av dem. EASPG spelar dessutom en viktig roll när det gäller att främja och underlätta harmoniseringen och samordningen av de flygnavigerings- och säkerhetsrelaterade subregionala och nationella programmen i EUR-regionen.

Slutligen är kommissionen och Easa representerade i studiegruppen för den globala flygsäkerhetsplanen (GASP) och bidrar därmed till underhållet av den globala flygsäkerhetsplanen samt därtill hörande vägledande material och verktyg. Det huvudsakliga syftet med den globala flygsäkerhetsplanen är att kontinuerligt minska antalet dödsfall och risken för dödsfall genom att vägleda utvecklingen av en harmoniserad flygsäkerhetsstrategi på grundval av sex mål i den globala flygsäkerhetsplanen med sammanhängande målsättningar samt att utarbeta och genomföra regionala och nationella flygsäkerhetsplaner.

Dessutom främjar Easa det statliga säkerhetsprogrammet och genomförandet av säkerhetsledningen globalt genom EU:s projekt för tekniskt stöd och genom att samarbeta

med Icaos regionala kontor för att stödja stater och regionala organisationer för säkerhetstillsyn (RSOO, *Regional Safety Oversight Organisation*). Huvudmålen för dessa projekt är att höja säkerhetsnivån globalt genom att hjälpa stater att inrätta sina statliga säkerhetsprogram och att hjälpa stater och regionala organisationer för säkerhetstillsyn att inrätta regionala samarbetsmekanismer, så att man på så sätt säkerställer överensstämmelsen med Icaos standarder och rekommenderade metoder. Genom hela denna verksamhet kan den europeiska säkerhetspolicyn och de europeiska säkerhetsmålen effektivt främjas på regional och global nivå.

### **1.3. EU:s rättsliga ram för flygsäkerhet och miljöskydd**

#### *1.3.1. Strukturen hos EU:s rättsliga ram för säkerhet*

I artikel 4.2 g i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) fastställs att transport är en befogenhet som delas mellan EU och dess medlemsstater. Dessutom föreskrivs i artikel 100.2 i EUF-fördraget att Europaparlamentet och rådet får fastställa lämpliga bestämmelser för luftfart, efter ett förslag från kommissionen. I artikel 2.2 i EUF-fördraget fastställs att när fördragen tilldelar EU en befogenhet som ska delas med medlemsstaterna på ett visst område, får EU och medlemsstaterna lagstifta och anta rättsligt bindande akter på detta område, och att medlemsstaterna ska utöva sin befogenhet i den mån som EU inte har utövat sin befogenhet.

Därför kan de rättsliga kraven inom området flygsäkerhet definieras på unionsnivå genom antagandet av unionslagstiftning.

EU:s rättsliga ram för säkerhet inom civil luftfart består av förordningar som antas av Europaparlamentet och rådet, i relevanta fall kompletterade med kommissionens delegerade förordningar och genomförandeförordningar. Mekanismer för utvärdering av genomförandet av och effektiviteten i lagstiftningen, som eventuellt kan leda till dess revidering, ingår i de berörda rättsakterna, och bedöms även genom medlemsstaternas så kallade standardiseringsinspektioner, som utförs av Easa.

I tabellen nedan sammanfattas den gällande lagstiftning om flygsäkerhet som har antagits på EU-nivå.

**Tabell 1. Tillämplig unionslagstiftning för flygsäkerhet och miljöskydd**

Easas grundförordning och därtill hörande genomförandeförordningar och delegerade förordningar		
<a href="#">Grundförordningen</a>	(EU) 2018/1139	Bilaga I: Luftfartyg som avses i artikel 2.3 d Bilaga II: Grundläggande krav för luftvärdighet Bilaga III: Grundläggande krav för miljökompatibilitet gällande produkter Bilaga IV: Grundläggande krav för flygbesättning Bilaga V: Grundläggande krav för flygdrift Bilaga VI: Grundläggande krav för behöriga organ Bilaga VII: Grundläggande krav för flygplatser Bilaga VIII: Grundläggande krav för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) samt flygledare Bilaga IX: Grundläggande krav för obemannade luftfartyg Bilaga X: Jämförelsetabell
<a href="#">Initial luftvärdighet</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 748/2012	Bilaga I: Del 21 Bilaga II: Upphävd förordning – förteckning över ändringar Bilaga III: Jämförelsetabell
<a href="#">Ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för driften</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2015/640	Bilaga I: Del-26
<a href="#">Fortsatt luftvärdighet</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 1321/2014	Bilaga I: Del-M Bilaga II: Del-145 Bilaga III: Del-66 Bilaga IV: Del-147 Bilaga Va: Del-T Bilaga Vb: Del-ML Bilaga Vc: Del-CAMO Bilaga Vd: Del-CAO
<a href="#">Flygbesättning</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 1178/2011	Bilaga I: Del-FCL Bilaga II: Konvertering av tredjelandscertifikat Bilaga III: Certifikat utfärdade av stater utanför EU Bilaga IV: Del-MED Bilaga V: Del-CC Bilaga VI: Del-ARA Bilaga VII: Del-ORA Bilaga VIII: Del-DTO
<a href="#">Flygdrift</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 965/2012	Bilaga I: Definitioner Bilaga II: Del-ARO Bilaga III: Del-ORO Bilaga IV: Del-CAT Bilaga V: Del-SPA Bilaga VI: Del-NCC Bilaga VII: Del-NCO

		Bilaga VIII: Del-SPO
<a href="#">Flygdrift med ballonger</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2018/395	Bilaga I: Del-DEF Bilaga II: Del-BOP Bilaga III: Del-BFCL
<a href="#">Flygdrift med segelflygplan</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2018/1976	Bilaga I: Del-DEF Bilaga II: Del-SAO Bilaga III: Del-SFCL

*Easas grundförordning och därtill hörande genomförandeförordningar och delegerade förordningar (fortsättning)*

<a href="#">Operatörer från tredjeland</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 452/2014	Bilaga I: Del-TCO Bilaga II: Del-ART
<a href="#">Tillhandahållande av tjänster – flygledningstjänster/flygtrafiktjänster</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2017/373	Bilaga I: Definitioner Bilaga II: Del-ATM/ANS.AR Bilaga III: Del-ATM/ANS.OR Bilaga IV: Del-ATS Bilaga V: Del-MET Bilaga VI: Del-AIS Bilaga VII: Del-DAT Bilaga VIII: Del-CNS Bilaga IX: Del-ATFM Bilaga X: Del-ASM Bilaga XI: Del-FPD Bilaga XII: Del-NM Bilaga XIII: Del-PERS
<a href="#">Driftskompatibiliteten hos den europeiska flygledningstjänstens nätverk</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 1079/2012 Genomförandeförordning: (EU) nr 1207/2011 Genomförandeförordning: (EU) nr 1206/2011  Genomförandeförordning: (EU) nr 29/2009 Genomförandeförordning: (EG) nr 262/2009 Genomförandeförordning: (EG) nr 633/2007 Genomförandeförordning: (EG) nr 1033/2006 Genomförandeförordning: (EG) nr 1032/2006	
<a href="#">Flygledare</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2015/340	Bilaga I: Del ATCO Bilaga II: Del ATCO.AR Bilaga III: Del ATCO.OR Bilaga IV: Del ATCO.MED

<a href="#">Krav för användning av luftrummet (ACAS II)</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 1332/2011	Bilaga: ACAS
<a href="#">Krav för användning av luftrummet (PBN)</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2018/1048	Bilaga: Kapitel PBN
<a href="#">SERA</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 923/2012	Bilaga: Standardiserade europeiska trafikregler för luftfart
<a href="#">Flygplatser</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 139/2014	Bilaga I: Definitioner Bilaga II: Del-ADR.AR Bilaga III: Del-ADR.OR Bilaga IV: Del-ADR.OPS
<a href="#">Obemannade luftfartygssystem (UAS)</a> <a href="#">(Regler och förfaranden för drift av obemannade luftfartyg)</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2019/947	Bilaga: Drift av UAS i den ”öppna” respektive ”specifika” kategorin
<a href="#">UAS och operatörer från tredjeland av obemannade luftfartygssystem</a>	Delegerad förordning: (EU) 2019/945	Bilaga
<a href="#">Regelverk för U-space</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2021/664	Bilaga I: Kriterier för fastställande av förmåga, prestandakrav, operativa villkor och luftrumsbegränsningar som avses i artikel 3.4 Bilaga II: Offentliggörande av den gemensamma information som avses i artikel 5.4 a Bilaga III: Krav på datakvalitet, datalagens och dataskydd som avses i artikel 5.4 b och artikel 7.5 c Bilaga IV: Begäran om UAS-flygtillstånd som avses i artikel 6.4 Bilaga V: Utbyte av relevanta operativa data och relevant information mellan leverantörer av U-space-tjänster och leverantörer av flygtrafikledningstjänster i enlighet med artikel 7.3 Bilaga VI: Certifikat för leverantör av U-space-tjänster som avses i artikel 14.3 Bilaga VII: Certifikat för exklusiv leverantör av gemensamma informationstjänster som avses i artikel 14.3

*Andra förordningar om funktionssättet hos Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet*

<a href="#">Avgifter och pålagor</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2019/2153	Bilaga
<a href="#">Böter och andra sanktioner</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 646/2012	
<a href="#">Standardiseringsinspektioner</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 628/2013	

*Bestämmelser på luftfartssäkerhetsområdet som inte härrör från Eesas grundförordning*

<a href="#">Händelserapportering</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 376/2014	Bilaga I: Förteckning över krav som gäller för systemen för obligatorisk och frivillig rapportering av händelser Bilaga II: Berörda parter Bilaga III: Ansökan om tillgång till information från det europeiska centrala upplaget
<a href="#">Gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet (ERCS)</a>	Delegerad förordning: (EU) 2020/2034 Komplettering till (EU) nr 376/2014	Bilaga: Gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet (ERCS)
<a href="#">Förteckning som klassificerar händelser inom civil luftfart som obligatoriskt måste rapporteras enligt förordning (EU) nr 376/2014</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2015/1018	Bilaga I: Händelser som rör driften av ett luftfartyg Bilaga II: Händelser som rör tekniska förhållanden, underhåll och reparation av ett luftfartyg Bilaga III: Händelser som rör flygtrafiktjänster och anläggningar Bilaga IV: Händelser som rör flygplatser och marktjänster Bilaga V: Händelser som rör andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg, inbegripet segelflygplan och lättare än luft-farkoster
<a href="#">Utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart</a>	(EU) nr 996/2010	Bilaga: Förteckning över exempel på allvarliga tillbud
<a href="#">Harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart</a>	Rådets förordning (EEG) nr 3922/91	
<a href="#">Upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen</a>	(EG) nr 2111/2005	Bilaga: Gemensamma kriterier för att på gemenskapsnivå överväga ett införande av verksamhetsförbud på grund av säkerhetsskäl
<a href="#">Genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i</a>	(EG) nr 473/2006	Bilaga A: Uppgifter som medlemsstaterna ska lämna i samband med en begäran enligt artikel 4.2 i grundförordningen Bilaga B: Anmälan av undantagsåtgärder enligt artikel 6.1 i grundförordningen som en medlemsstat vidtar för att utfärda ett verksamhetsförbud i det egna territoriet

<a href="#">gemenskapen</a>		Bilaga C: Anmälan av undantagsåtgärder enligt artikel 6.2 i grundförordningen som en medlemsstat vidtar för att utfärda eller behålla i kraft ett verksamhetsförbud i det egna territoriet, när kommissionen har beslutat att inte ta med verksamhetsförbudet i gemenskapsförteckningen
<a href="#">Gemenskapsförteckning över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen</a>	(EU) nr 474/2006	Bilaga A: Förteckning över de lufttrafikföretag som är belagda med totalt verksamhetsförbud i gemenskapen
		Bilaga B: Förteckning över de lufttrafikföretag som är belagda med driftsrestriktioner i gemenskapen
<a href="#">Ramen för det gemensamma europeiska luftrummet</a>	(EG) nr 549/2004	
<a href="#">Tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet</a>	(EG) nr 550/2004	Bilaga I: Krav för erkända organisationer Bilaga II: Villkor som ska knytas till certifikat
<a href="#">Organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet</a>	(EG) nr 551/2004	
<a href="#">Det gemensamma europeiska luftrummet – gemensamma projekt</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 409/2013	
<a href="#">Prestations- och avgiftssystemet i det gemensamma europeiska luftrummet – nyckelutförandeindikatorer för säkerhet</a>	Genomförandeförordning: (EU) 2019/317	Bilaga I: Nyckelutförandeindikatorer för fastställande av mål och indikatorer för övervakning Bilaga II: Mall för de prestationsplaner på nivån för nationella eller funktionella luftrumsblock som anges i artikel 10.1 Bilaga III: Mall för den prestationsplan för nätverket som anges i artikel 10.5 Bilaga IV: Kriterier för bedömning av prestationsplaner och prestationsmål nationellt eller på nivån för funktionella luftrumsblock Bilaga V: Kriterier för bedömning av utkastet till prestationsplanen för nätverket Bilaga VI: Förteckning över prestationsrelaterade data som ska lämnas till kommissionen för övervakning av prestationen i enlighet med artikel 36.1 och artikel 37 Bilaga VII: Fastställda och faktiska kostnader Bilaga VIII: Krav för beräkning av undervägstjänstenheter och terminaltjänstenheter som anges i artikel 25 Bilaga IX: Enhetsavgifter Bilaga X: Kriterier för bedömning av om det tillhandahållande av tjänster som anges i artikel 35.1 ska omfattas av marknadsvillkor Bilaga XI: Rapporteringstabeller till stöd för kostnadsbasen och enhetsavgifterna som ska lämnas till kommissionen i enlighet med artikel 35.6 Bilaga XII: De väsentliga delar i samråden som anges i artikel 24.3 och artikel 30.1 Bilaga XIII: Särskilda krav på de incitamentssystem som anges i artikel 11.3

## Andra förordningar på det civila luftfartsområdet som rör miljöskydd

<a href="#">Bullerrelaterade driftsrestriktioner vid EU:s flygplatser</a>	Genomförandeförordning: (EU) nr 598/2014 <sup>4</sup>	Bilaga I: Analys av bullersituationen vid en flygplats Bilaga II: Analys av kostnadseffektiviteten för bullerrelaterade driftsrestriktioner
---	---	--

Tillämplig EU-lagstiftning om flygsäkerhet återfinns på webbplatsen EUR-Lex i avsnittet ”Register över gällande unionslagstiftning”, kapitel [07.40.30](#)<sup>5</sup>. Easa offentliggör också en översikt över regelverket<sup>6</sup>.

För att stödja genomförandet av EU:s lagstiftning om flygsäkerhet och främja den globalt tillhandahåller Easa konsoliderade versioner av luftfartsreglerna genom sitt eRules-projekt, som syftar till digitalisering av luftfartsregler. **Easy Access Rules** (*Easy Access-reglerna*) presenterar luftfartslagstiftningen på ett konsoliderat, användarvänligt sätt (genomförandebestämmelser med alla ändringar visas bredvid därmed förknippade godtagbara sätt att uppfylla kraven, vägledande material, certifieringsspecifikationer och detaljerade specifikationer).

Easy Access-reglerna är tillgängliga för alla luftfartsområden och delas i pdf-format och som en dynamisk onlinepublikation. Reglerna finns på följande länk:

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

### 1.3.2. Förordning (EU) 2018/1139 och tillhörande bestämmelser

#### 1.3.2.1. De rättsliga kraven

Förordning (EU) 2018/1139<sup>7</sup> är kärnan i EU:s flygsäkerhetssystem. Den syftar till att upprätta och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa genom att fastställa gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet. Förordningen innebär också att ömsesidigt erkännande av certifikat möjliggörs, att ett förfarande för standardiseringsinspektioner införs för att övervaka medlemsstaternas tillämpning av bestämmelserna och att Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet inrättas.

---

<sup>4</sup> [EUR-Lex – 32014R0598 – SV – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

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

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (Text av betydelse för EES), EUT L 212, 22.8.2018, s. 1.

I förordning (EU) 2018/1139 definieras ”grundläggande krav” som fastställer mål på hög nivå samt skyldigheter för myndigheter, personer och organisationer för att uppnå syftet med förordningen. Genom de grundläggande kraven genomförs de normer och de rekommenderade metoder som anges i bilagorna till Chicagokonventionen. De gäller luftfartsprodukter, delar och anordningar, operatörer som deltar i lufttransporter samt piloter och personer, produkter och organisationer som är involverade i deras utbildning och medicinska undersökningar, flygplatser och flygledningstjänster och flygtrafiktjänster som tillhandahålls i luftrummet över det territorium på vilket EU-fördraget tillämpas, samt flygledare och obemannade luftfartyg.

I enlighet med förordning (EU) 2018/1139 har kommissionen antagit delegerade förordningar och genomförandeförordningar, inbegripet de som anges i diagrammet i avsnitt 1.3.1.

Alla dessa bestämmelser är direkt tillämpliga i medlemsstaterna och kräver inte något nationellt införlivande.

I EU är tillämpningen av EU-lagstiftningen främst medlemsstaternas ansvar. De flesta certifierings- och tillsynsuppgifter som föreskrivs i förordning (EU) 2018/1139 och dess tillämpningsföreskrifter verkställs därför på nationell nivå av de nationella behöriga myndigheterna. I vissa klart definierade fall, såsom till exempel godkännande av konstruktionsorganisation, är det emellertid Easa som är den behöriga myndigheten och som har befogenhet att utfärda certifikat och vidta därtill hörande verkställighetsåtgärder.

De flygsäkerhetsområden på vilka EU:s behörighet för närvarande utövas är följande:

### ***1) Luftvärdighetsbevis och miljöcertifiering***

EU-reglerna gäller för luftfartyg som avses i artikel 2.1 a och b i förordning (EU) 2018/1139, med undantag för obemannade luftfartyg, och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad, vilka ska uppfylla de grundläggande krav på luftvärdighet som fastställs i bilaga II till den förordningen.

Vad gäller buller och utsläpp ska de luftfartygen och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad uppfylla miljöskyddskraven i de senaste ändringarna av bilaga 16 till Chicagokonventionen, som regelbundet anpassas. De grundläggande krav på miljökompatibilitet som anges i bilaga III till förordning (EU) 2018/1139 ska tillämpas på produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad i den mån de bestämmelser i Chicagokonventionen som avses i första stycket i artikel 9.2 i förordning (EU) 2018/1139 inte innehåller några miljöskyddskrav.

En uppsättning regler för initial och kontinuerlig luftvärdighet är tillämpliga på konstruktion av produkter, på konstruktion av delar, på konstruktion av utrustning som inte är fast installerad, på enskilda luftfartyg, på organisationer som ansvarar för konstruktion, tillverkning, fortsatt luftvärdighet för och underhåll (beroende på vilket som är tillämpligt) av produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad, samt på ansvarig personal som deltar i denna verksamhet.

### ***2) Miljöskydd***

Easa tillämpar åtgärder vad gäller utsläpp och buller, vid certifiering av produkters konstruktion i enlighet med artikel 11 i förordning (EU) 2018/1139, i syfte att förhindra betydande skadliga effekter på klimat, miljö och människors hälsa orsakade av de civila luftfartsprodukterna i fråga. Easa vidtar dessa åtgärder med vederbörlig hänsyn till

internationella standarder och rekommenderade metoder, miljöfördelar, teknisk genomförbarhet och ekonomiska konsekvenser. Åtgärderna omfattar att säkerställa tillgången till miljöstandarder, vilket uppnås genom att EU reellt deltar i tidigare skeden i den process som Icaos kommitté för luftfartsrelaterat miljöskydd (CAEP) handhar. Genom förordning (EU) 2018/1139 ges EU dessutom befogenhet att skapa miljöstandarder på de områden som saknar Icao-standarder, däribland men inte begränsat till hybrid-, el- och väggasdrivna luftfartyg.

I allmänhet fastställer och samordnar kommissionen och Easa den civila luftfartens miljöskyddspolicy och miljöskyddsåtgärder på EU-nivå. I detta sammanhang uppmanas kommissionen, Easa, andra EU-institutioner, -organ och -byråer samt medlemsstaterna att samarbeta i miljöfrågor. Samarbetet omfattar verksamhet med anknytning till EU:s utsläppshandelssystem och till förordningen om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach)<sup>8</sup>. I detta sammanhang bidrar Easa också till genomförandet av EU:s miljöstrategiåtgärder, såsom utarbetandet av ett miljömärkningsprogram för luftfart som en del av strategin för smart och hållbar rörlighet<sup>9</sup> samt det stöd som ges för utarbetandet av 55 %-paketet, som omfattar kommissionens förslag till RefuelEU:s rättsliga ram för luftfart<sup>10</sup> med en övervaknings- och rapporteringsuppgift om användningen av hållbara luftfartsbränslen för Easa.

Dessutom ger en miljööversyn som utarbetats gemensamt av Europeiska miljöbyrån (EEA) och Easa, med stöd av nätverksförvaltaren för det gemensamma europeiska luftrummet (SES, *Single European Sky*), en objektiv bild av situationen för miljöskyddet med avseende på den civila luftfarten i EU. Denna översyn, som offentliggörs vart tredje år i miljörapporten om europeisk luftfart, innehåller rekommendationer som syftar till att förbättra nivån på miljöskyddet inom civil luftfart i EU. Den senaste rapporten offentliggjordes i september 2022<sup>11</sup>.

Dessutom har Easa också befogenhet att samla in och kontrollera information om luftfartygens buller och bullerprestanda för bullermodellering runt flygplatser, i enlighet med förordning (EU) nr 598/2014<sup>12</sup>.

### **3) Flygande personal**

De piloter och den kabinbesättning som medverkar i driften av luftfartyg som avses i artikel 2.1 b i förordning (EU) 2018/1139, med undantag för obemannade luftfartyg, samt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av dessa piloter och denna

---

8 [Europaparlamentets och rådets förordning \(EG\) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier \(Reach\), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning \(EEG\) nr 793/93 och kommissionens förordning \(EG\) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG.](#)

9 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_2330](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](https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf)

12 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 598/2014 av den 16 april 2014 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i unionen inom en välavvägd strategi och om upphävande av direktiv 2002/30/EG (EUT L 173, 12.6.2014, s. 65).

kabinbesättning ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IV till den förordningen. Piloter ska inneha flygcertifikat och ett medicinskt intyg för piloter som är lämpligt för den verksamhet som ska utföras, kabinbesättning som deltar i kommersiell flygtransport ska inneha ett intyg, och godkännanden krävs för flygmedicinska centrum, pilotutbildningsorganisationer och organisationer för utbildning av kabinbesättning.

Certifikat krävs för varje utbildningshjälpmedel för flygsimulering som används i pilotutbildningen. Personer med ansvar för att tillhandahålla praktisk flygutbildning eller flygsimuleringsutbildning, eller för bedömning av kompetensen hos piloter och flygläkare, ska också vara skyldiga att inneha ett certifikat.

#### **4) Flygdrift**

Den drift av luftfartyg som omfattas av förordning (EU) 2018/1139, med undantag för obemannade luftfartyg, ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga V och, i tillämpliga fall, bilagorna VII och VIII i den förordningen. Luftfartygsoperatörer ska antingen deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med driften av luftfartyg i överensstämmelse med EU:s tillämpliga genomföranderegler, eller inneha ett certifikat. I certifikatet ska anges vilka befogenheter luftfartygsoperatören har getts, och kan ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter. På samma sätt kan certifikatet begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer de tillämpliga EU-reglerna och EU-förfarandena för utfärdande och upprätthållande av ett sådant certifikat.

#### **5) Flygplatser och marktjänster**

Flygplatser, säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, flygplatsdrift och tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan vid flygplatser ska uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga VII och i tillämpliga fall bilaga VIII till förordning (EU) 2018/1139. EU-reglerna gäller för flygplatser som är belägna inom det territorium där fördragen är tillämpliga och som

- är öppna för allmänt bruk,
- bedriver kommersiell lufttransport och
- har en belagd bana på 800 meter eller mer eller
- är enbart avsedda för helikoptrar som använder instrumentprocedurer för start och inflygning.

I EU-reglerna fastställs gemensamma krav för

- utformning, underhåll och drift av flygplatser,
- bl.a. den säkerhetsrelaterade utrustning som används vid dessa,
- konstruktion, produktion, underhåll och drift av säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning som används eller är avsedd att användas vid de flygplatser som omfattas av EU-reglerna, samt tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan vid dessa flygplatser,
- skydd av de berörda flygplatsernas omgivningar, utan att detta påverkar tillämpningen av unionsrätten och nationell rätt om miljö och planering av markanvändning.

#### **6) Flygledningstjänster/flygtrafiktjänster, inklusive genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet**

Tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster ska uppfylla de grundläggande krav som fastställs i bilaga VIII och, i tillämpliga fall, bilaga VII. Luftfartyg som trafikerar

det gemensamma europeiska luftrummet, med undantag för dem som medverkar i den verksamhet som avses i artikel 2.3 a i förordning (EU) 2018/1139, ska följa de grundläggande krav som anges i punkt 1 i bilaga VIII. Leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster är skyldiga att inneha ett certifikat som specificerar de befogenheter som beviljats, när de väl har visat att de följer de tillämpliga EU-reglerna. Organisationer som medverkar i konstruktion, produktion eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster kan också behöva inneha ett certifikat.

Easa är den behöriga myndighet som ansvarar för certifiering, tillsyn och verkställighet med avseende på vissa leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster och organisationer som bedriver flygledarutbildning – inklusive paneuropeiska leverantörer – samt organisationer som deltar i konstruktion, tillverkning eller underhåll av system för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster.

Easa tillhandahåller på begäran tekniskt bistånd till kommissionen vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet enligt definitionen i artikel 93 i förordning (EU) 2018/1139.

### **7) Flygledare**

Flygledare som medverkar i tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster samt personer, organisationer och syntetiska utbildningshjälpmedel som är involverade i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av dessa flygledare ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga VIII till förordning (EU) 2018/1139. Flygledare ska vara skyldiga att inneha ett certifikat för flygledare och ett medicinskt intyg för flygledare med angivande av de befogenheter som beviljats, och dessa får ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter samt begränsas, tillfälligt dras in eller återkallas om innehavaren inte längre följer EU:s tillämpliga regler och förfaranden för utfärdande och upprätthållande av ett certifikat eller ett medicinskt intyg. Organisationer som bedriver flygledarutbildning och flygmedicinska centrum måste inneha ett certifikat. Personer med ansvar för att tillhandahålla praktisk utbildning och bedöma den praktiska kompetensen hos flygledare samt flygläkare ska också vara skyldiga att uppfylla vissa kompetenskrav.

### **8) Obemannade luftfartyg**

Konstruktion, produktion, underhåll och drift av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans samt anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter ska uppfylla de grundläggande kraven i [bilaga IX](#) samt, i tillämpliga fall, de grundläggande kraven i bilagorna II, IV och V i förordning (EU) 2018/1139. Med beaktande av arten av och risken med den berörda verksamheten, det berörda obemannade luftfartygets operativa egenskaper och verksamhetsområdets egenskaper, kan ett certifikat krävas för konstruktion, produktion, underhåll och drift av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans samt för de anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter. I certifikatet ska anges de säkerhetsrelaterade begränsningarna, driftsvillkoren och befogenheterna. Det får ändras för att lägga till eller ta bort begränsningar, villkor och befogenheter, och får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre uppfyller villkoren, reglerna och förfarandena för utfärdande eller bibehållande av ett sådant certifikat.

## 9) Tredjelandsverksamhet

Luftfartyg som avses i [artikel 2.1 c](#) i förordning (EU) 2018/1139, samt deras flygande personal och verksamhet, ska uppfylla tillämpliga Icao-standarder. I den mån det inte finns några sådana standarder ska dessa luftfartyg, deras flygande personal och deras verksamhet, med avseende på andra luftfartyg än obemannade luftfartyg, uppfylla de grundläggande kraven i bilagorna II, IV och V till förordning (EU) 2018/1139. När det gäller obemannade luftfartyg ska de uppfylla de grundläggande kraven i [bilaga IX](#) och, i tillämpliga fall, de grundläggande kraven i bilagorna II, IV och V till ovanstående förordning.

## 10) Forskning och innovation (FoI)

Genom förordning (EU) 2018/1139 infördes ett antal nya nyckelkompetenser för Easa. På området FoI bistår Easa kommissionen och medlemsstaterna med att ringa in centrala forskningsteman inom området civil luftfart för att bidra till att säkerställa enhetlighet och samordning mellan offentligt finansierad forskning och utveckling och politikområden som omfattas av tillämpningsområdet för förordningen. Easa bistår kommissionen vid utformning och genomförande av EU:s relevanta ramprogram för forskning och innovation och av de årliga och fleråriga arbetsprogrammen, inbegripet vid genomförande av utvärderingsförfaranden, granskning av finansierade projekt och utnyttjande av resultaten av forsknings- och innovationsprojekt. Easa genomför också delar av EU:s ramprogram för forskning och innovation som avser civil luftfart och bedriver särskild forskning som är förenlig med Easas uppgifter och målen i förordning (EU) 2018/1139.

Den europeiska luftfartsbranschen har gått igenom en framgångsrik utveckling under de senaste årtiondena och placerat Europa i en ledande ställning på den globala konkurrensutsatta marknaden. Viktiga delar är EU:s europeiska FoI-program för luftfarten samt medlemsstaternas och branschens forskningsverksamhet. Dessa initiativ är direkt relevanta för målet med både det europeiska flygsäkerhetsprogrammet och den europeiska flygsäkerhetsplanen, dvs. att säkerställa högsta möjliga säkerhets-, skydds- och miljöskyddsnivå i Europa.

Ny teknik och nya koncept utvecklas i en aldrig tidigare skådad takt. De europeiska och nationella FoI-programmen, däribland Clean Sky/Clean Aviation och Sesar, utvecklar nya koncept och lösningar för luftfarten, som måste certifieras eller godkännas innan de tas i bruk i Europa och i tredjeländer. Nya aktörer, särskilt inom drönarsektorn, för dessutom med sig nya krav inom det europeiska luftfartsområdet och gör att det behövs nya europeiska regleringsåtgärder.

Det europeiska flygsäkerhetssystemet stöder införandet av dessa nya lösningar, och mer allmänt en säker integrering av ny teknik och nya koncept.

När det gäller den europeiska flygsäkerhetsplanen härrör forskningsprojekt som blir en del av planen från förteckningen över prioriterade ämnen i forskningsagendan, för vilka en finansieringskälla har säkrats eller som sannolikt kommer att få finansiering senast vid inledningen av referensperioden för den berörda europeiska flygsäkerhetsplanen<sup>13</sup>.

---

13 Ytterligare information om Easas forskningsverksamhet finns på Easas webbplats: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

Data4Safety-programmet utgör en värdefull källa för identifiering av relevanta data (flygdata, trafikdata, väder, säkerhetsrapporter osv.) som finns tillgängliga på ett aggregerat sätt till stöd för forskningsprojekt i enlighet med artikel 72 i förordning (EU) 2018/1139, som uppmanar Easa att samla in och analysera säkerhetsuppgifter för att upptäcka risker och mäta säkerhetsprestandan hos det europeiska flygsäkerhetssystemet.

### ***11) Ömsesidigt beroende mellan flygsäkerhet och luftfartsskydd inom civil luftfart, däribland cybersäkerhet***

Enligt förordning (EU) 2018/1139 ska kommissionen, Easa och medlemsstaterna samarbeta i säkerhetsfrågor med anknytning till civil luftfart, inbegripet it-säkerhet, där det finns ett ömsesidigt beroende mellan flygsäkerhet och luftfartsskydd inom civil luftfart. Easa får även ge kommissionen tekniskt stöd, om den har relevant säkerhetsexpertis, i samband med tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008<sup>41</sup> och andra relevanta bestämmelser i unionslagstiftningen. För att bidra till att skydda den civila luftfarten mot olagliga ingrepp ska Easa, där så krävs, utan onödigt dröjsmål reagera på akuta problem genom att vidta åtgärder rörande luftvärdighet och miljöcertifiering för att ta itu med sårbarheter i luftfartygens konstruktion, genom att rekommendera korrigerande åtgärder som ska vidtas av nationella behöriga myndigheter eller fysiska och juridiska personer som omfattas av förordning (EU) 2018/1139 och/eller genom att sprida relevant information till dessa myndigheter och personer, om problemet påverkar luftfartygsverksamheten, inbegripet riskerna för civil luftfart i konfliktområden.

### ***12) Internationellt samarbete***

Genom internationella avtal inom luftfartssektorn utvidgar EU sitt regelverk till tredjeländer och regioner i hela världen. I dessa avtal eftersträvas antingen fullständig rättslig konvergens med tillämpliga EU-regler i syfte att utvidga EU:s inre marknad för luftfart till att omfatta dessa tredjeländer och regioner, eller ett fastställande av regler och förfaranden för ömsesidigt erkännande av certifikat. Det är i detta avseende viktigt att notera kommissionens och Easas intensiva arbete med att ge tekniskt stöd till tredjeländer och regioner för att stödja dem i genomförandet av den tillämpliga EU-lagstiftningen på luftfartsområdet. Sådant bistånd bidrar till en harmonisering av bestämmelserna, ett ömsesidigt erkännande av certifikat i det europeiska näringslivets intresse och främjande av europeiska säkerhetsnormer för luftfart. Easa samarbetar med de behöriga myndigheterna i tredjeländer och med internationella organisationer, och upprättar samarbetsavtal med dessa myndigheter och internationella organisationer.

Inom ramen för Icao hjälper Easa medlemsstaterna att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter enligt internationella avtal som rör frågor som omfattas av denna förordning, särskilt deras rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

Easa agerar som en regional tillsynsorganisation för säkerhet inom ramen för Icao (se avsnitt 1.2).

### ***13) Krishantering inom luftfart***

Kommissionen, liksom Easa i enlighet med artikel 91 i förordning (EU) 2018/1139, vidtog omedelbara åtgärder inom sitt behörighetsområde för att bidra till ett snabbt svar på och begränsning av covid-19-krisen. Easa utfärdade i samordning med berörda parter ett antal krav och rekommendationer till medlemsstaterna och berörda parter inom luftfarten i form av säkerhetsdirektiv, säkerhetsinformationsbulletiner, riktlinjer och säkerhetsfrämjande material.

Bland dessa dokument utfärdade Easa och Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar (ECDC) ett gemensamt dokument som fastställer åtgärder för att garantera flygresenärers och luftfartspersonals hälsa när flygbolagen återupptar sina reguljära flygtidtabeller efter de allvarliga störningar som orsakats av covid-19<sup>14</sup>.

#### ***14) Ömsesidigt beroende mellan civil flygsäkerhet och socioekonomiska faktorer***

I artikel 89 i förordning (EU) 2018/1139 infördes kravet att kommissionen, Easa, andra unionsinstitutioner, organ, kontor och byråer samt medlemsstaterna ska ”för att ta itu med de socioekonomiska riskerna för luftfarten, samarbeta [...] i syfte att säkerställa att hänsyn tas till det ömsesidiga beroendet mellan civil flygsäkerhet och därmed sammanhängande socioekonomiska faktorer, däribland inom ramen för regleringsförfaranden, tillsyn och genomförande beträffande rättvisekultur”.

Enligt denna artikel ska vidare Easa vart tredje år offentliggöra en översyn ”som ska ge en objektiv bild av de åtgärder som vidtagits, framför allt de åtgärder som handlar om det ömsesidiga beroendet mellan civil flygsäkerhet och socioekonomiska faktorer”.

Detta ligger i linje med EU:s process för hantering av säkerhetsrisker, som är en proaktiv och datadriven process, och som syftar till att systematiskt fastställa och bedöma säkerhetsproblem, däribland sådana som härrör från socioekonomiska faktorer. Easa offentliggjorde den första omgången av översynen av artikel 89 i december 2021<sup>15</sup>. I översynen undersöks särskilt de socioekonomiska faktorernas konsekvenser för säkerheten på områdena sysselsättning och arbetsvillkor, hälsa och livsstil samt utbildning. Den fastställer även möjliga framtida åtgärder inom ramen för den europeiska flygsäkerhetsplanen.

##### 1.3.2.2. Easas åtgärder

Genomförandet av förordning (EU) 2018/1139 och dess genomförandeakter och delegerade akter stöds, i förekommande fall, genom certifieringsspecifikationer (CS, *Certification Specifications*) och andra detaljerade specifikationer (DS, *Detailed Specifications*), godtagbara sätt att uppfylla kraven (AMC, *Acceptable Means of Compliance*) och vägledande material (GM, *Guidance Material*).

I certifieringsspecifikationerna fastställs tekniska standarder som anger metoderna för att demonstrera överensstämmelse med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning. De används för certifiering av produkter, personer och organisationer. Om så föreskrivs i förordning (EU) 2018/1139 utgör vissa certifieringsspecifikationer certifieringsgrunden för Easas utfärdande av certifikatet.

---

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

15 [EASA publishes study of socio-economic factors in relation to aviation safety | Easa \(europa.eu\)](#).

Detaljerade specifikationer är icke-bindande standarder som utfärdats av Easa i syfte att genomföra vissa bestämmelser i förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, om förordning (EU) 2018/1139 kräver användning av detaljerade specifikationer för försäkran om överensstämmelse från den organisation eller person som omfattas av en sådan skyldighet.

Godtagbara sätt att uppfylla kraven är icke-bindande standarder som utfärdats av Easa och som används av organisationer för att demonstrera överensstämmelse med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna, eller med certifieringsspecifikationerna och de detaljerade specifikationerna.

Vägledande material är icke bindande material som utfärdats av Easa, som är till hjälp för att förklara innebörden av delegerade akter eller genomförandeakter, certifieringsspecifikationer eller detaljerade specifikationer, och som används för att stödja tolkningen av förordning (EU) 2018/1139, de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av den förordningen, samt certifieringsspecifikationer och detaljerade specifikationer.

### 1.3.2.3. Flexibilitetsbestämmelser

Eftersom luftfarten är en komplex verksamhet kan bestämmelser inte täcka alla situationer, och ett visst mått av flexibilitet krävs för att verksamhet ska kunna bedrivas samtidigt som en tillräcklig säkerhetsnivå upprätthålls.

I detta syfte innehåller förordning (EU) 2018/1139 flexibilitetsbestämmelser som gör det möjligt för medlemsstaterna att bevilja undantag för varje fysisk eller juridisk person som omfattas av förordningen från de tillämpliga kraven i händelse av brådskande oförutsebara omständigheter som påverkar dessa personer eller dessa personers akuta verksamhetsbehov, förutsatt att samtliga av följande villkor är uppfyllda:

- Det är omöjligt att på ett adekvat sätt ta hänsyn till dessa omständigheter eller behov i överensstämmelse med de tillämpliga kraven.
- Säkerhet, miljöskydd och överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven säkerställs, vid behov genom tillämpning av kompenserande åtgärder.
- Medlemsstaten har i möjligaste mån lindrat eventuell snedvridning av marknadsvillkoren som en följd av beviljandet av undantaget.
- Undantaget är vad gäller omfattning och varaktighet begränsat till vad som är absolut nödvändigt och det tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

Om undantaget beviljades för en period som överstiger åtta månader i följd eller om en medlemsstat har beviljat samma undantag upprepade gånger och dess sammanlagda varaktighet överstiger åtta månader, ska Easa bedöma huruvida de villkor som anges ovan är uppfyllda och, inom tre månader från dagen för mottagandet av underrättelsen, utfärda en rekommendation till kommissionen om resultatet av denna bedömning. Då ska kommissionen, med beaktande av denna rekommendation, bedöma om dessa villkor är uppfyllda. Om kommissionen anser att dessa villkor inte har uppfyllts eller om den avviker från resultatet av Easas bedömning, ska kommissionen inom tre månader från dagen för mottagandet av denna rekommendation anta en genomförandeakt innehållande dess beslut om detta. Efter underrättelse om en genomförandeakt som bekräftar att dessa villkor inte har uppfyllts ska den berörda medlemsstaten omedelbart återkalla det undantag som beviljats.

Om en medlemsstat anser att överensstämmelsen med de tillämpliga grundläggande kraven i bilagorna kan påvisas med andra medel än dem som fastställs i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, och att dessa medel medför betydande fördelar vad gäller civil flygsäkerhet eller effektiviteten för de personer som omfattas av denna förordning eller för de berörda myndigheterna, får den till kommissionen och Easa inge en motiverad begäran om ändring av den berörda delegerade akten eller genomförandeakten för att möjliggöra användning av dessa andra medel. I detta fall ska Easa utan onödigt dröjsmål utfärda en rekommendation till kommissionen om huruvida medlemsstatens begäran uppfyller ovanstående villkor. Om det behövs ska kommissionen, utan dröjsmål och med beaktande av denna rekommendation, överväga att ändra den berörda delegerade akten eller genomförandeakten.

### *1.3.3. Utredning av olyckor och tillbud inom civil luftfart*

De regler som är tillämpliga på utredning av olyckor och tillbud fastställs på europeisk nivå, inom ramen för förordning (EU) nr 996/2010<sup>16</sup>. Förordningen säkerställer en hög grad av effektivitet, snabbhet och kvalitet i europeiska säkerhetsutredningar inom civil luftfart, vilkas enda syfte är att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar. Vidare förstärker den samarbetet mellan myndigheter för säkerhetsutredning genom inrättandet av det europeiska nätverket för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart (European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities – Encasia), och den inför bestämmelser för lagring av säkerhetsrekommendationer och reaktionerna på dessa i en central EU-databas.

Mer information om förfarandena för utredning av olyckor och tillbud i EU återfinns i [avsnitt 1.5](#).

### *1.3.4. Rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart*

Förordning (EU) nr 376/2014<sup>17</sup> innehåller regler om rapportering, analys och uppföljning av händelser som kompletterar de områdesspecifika regler för händelserrapportering som ingår i områdets genomförandeförordningar. I denna lagstiftning fastställs krav som syftar till att främja en stark rapporteringskultur. Den fastställer också skyldigheter för branschen, för medlemsstaterna och för Easa att samla in och analysera händelser i syfte att stödja sina respektive säkerhetsledningsförfaranden. Dessutom garanterar den att informationen skyddas på lämpligt sätt och att den delas mellan medlemsstaterna och med Easa. Förordningen innehåller vidare bestämmelser för att främja principerna om rättvisekultur i alla medlemsstater.

---

16 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (Text av betydelse för EES), EUT L 295, 12.11.2010, s. 35.

17 Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (Text av betydelse för EES), EUT L 122, 24.4.2014, s. 18.

Slutligen drar det europeiska flygsäkerhetsprogrammet nytta av det nätverk av flygsäkerhetsanalytiker som inrättas genom denna förordning i syfte att fastställa, ur ett evidensbaserat perspektiv, vilka åtgärder som behöver genomföras på unionsnivå. Detta arbete gynnas av den avancerade analys som finns tillgänglig på Data4Safety-plattformen, samt möjligheten att i förekommande fall slå samman händelsedata med andra datakällor och därmed förbättra den datadrivna dimensionen av detta arbete och möjliggöra en bättre systemomfattande upptäckt och utvärdering av riskerna.

### *1.3.5. Europeiska unionens förteckning över lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom EU*

I förordning (EG) nr 2111/2005<sup>18</sup> (förordning nr 2111/2005) fastställs regler om upprättande och offentliggörande av en EU-förteckning, baserad på gemensamma kriterier, över lufttrafikföretag som av säkerhetsskäl förbjuds att bedriva verksamhet inom EU. Den [förteckning över förbjudna lufttrafikföretag](#)<sup>19</sup> som antas på grundval av denna förordning är i sig själv en förordning och är därför direkt tillämplig i medlemsstaterna. Förteckningen över förbjudna lufttrafikföretag upprättas genom kommissionens förordning (EG) nr 474/2006<sup>20</sup>. Den uppdateras regelbundet.

I samband med uppdateringen av förteckningen biträds kommissionen av ”flygsäkerhetskommittén” som består av tekniska experter inom området flygsäkerhet från alla Eesas medlemsstater, med kommissionens företrädare som ordförande. På förslag av kommissionen antar ”flygsäkerhetskommittén” sitt yttrande med kvalificerad majoritet<sup>21</sup>.

Beslutet att inkludera eller avföra ett lufttrafikföretag (eller en grupp av lufttrafikföretag som godkänts i samma stat) fattas på grundval av de gemensamma säkerhetskriterier som anges i förordning (EG) nr 2111/2005. Dessa kriterier beaktar, exempelvis, förekomsten av säkerhetsbrister hos ett lufttrafikföretag, bristande förmåga eller vilja hos ett lufttrafikföretag eller myndigheter som ansvarar för tillsyn över lufttrafikföretaget att ta itu med säkerhetsbrister, verksamhetsförbud som införts av tredjeländer, revisionsrapporter som upprättats av tredjeländer eller internationella organisationer (Icao) och styrkt olycksrelaterad information. Alla kriterier tar hänsyn till de relevanta flygsäkerhetsstandarderna, som antingen är Icaos standarder och rekommenderade metoder när det gäller operatörer från tredjeländer, eller EU-lagstiftningen när det gäller europeiska operatörer.

---

18 Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG (Text av betydelse för EES), EUT L 344, 27.12.2005, s. 15.

19 Mer information finns på [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index\\_sv.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_sv.htm).

20 Kommissionens förordning (EG) nr 474/2006 av den 22 mars 2006 om upprättande av en gemenskapsförteckning enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen (Text av betydelse för EES), EUT L 84, 23.3.2006, s. 14.

21 Närmare uppgifter om förfarandet anges i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter, EUT L 55, 28.2.2011, s. 13.

## 1.4. Säkerhet – ansvar och ansvarsskyldighet i EU

### 1.4.1. EU:s beslutsprocess

Artikel 100.2 i EUF-fördraget medger, bland annat, antagandet av åtgärder för att förbättra flygsäkerheten vilka ska antas av Europaparlamentet och rådet, som ska besluta i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet och efter att ha hört Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén.

Sådan lagstiftning föreslås av kommissionen, som har initiativrätt, och läggs fram för Europaparlamentet och rådet, som ofta kallas för ”medlagstiftare”. Europaparlamentet, som väljs av EU-medborgarna och rådet, och som består av företrädare för medlemsstaterna, får ändra den text som kommissionen föreslår, med förbehåll för kraven i fördragen. Medlagstiftarnas antagande av ett förslag förutsätter att de har kunnat enas om en slutlig text med samma innehåll.

När både Europaparlamentet och rådet har godkänt den slutliga texten undertecknas den gemensamt av ordförandena och generalsekreterarna för båda institutionerna. Efter undertecknandet offentliggörs texterna i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Förordningar är direkt bindande i hela EU från och med det datum som anges i den version som offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Rättsakter som har antagits i enlighet med ovannämnda förfarande kan omfatta delegerade befogenheter och genomförandebefogenheter för kommissionen. Kommissionen har sådana befogenheter endast om den grundläggande rättsakten föreskriver detta.

För antagandet av delegerade akter har en särskild expertgrupp inrättats, där kommissionen, efter ingående diskussioner om lagstiftningsförslagen med experter som företräder medlemsstaterna, antar de delegerade akterna. För antagandet av genomförandakter har en särskild kommitté<sup>22</sup> inrättats för att anta utkast till genomförandakter till förordningarna (EU) 2018/1139 och (EU) 376/2014, där kommissionen lägger fram utkast till förordningar som främst baseras på förslag från Easa (de så kallade yttrandena) som har varit föremål för ett brett samråd med berörda parter innan de offentliggörs. Utkastet till förordning diskuteras i denna föreskrivande kommitté som består av företrädare för de 27 medlemsstaterna samt, som observatörer, företrädarna för Island, Liechtenstein, Norge, Schweiz och Eftas övervakningsmyndighet, i enlighet med EES-avtalet<sup>23</sup> och avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart<sup>24</sup>. Om kommittén ger ett positivt yttrande om kommissionens föreslagna åtgärder, antas genomförandeförordningen.

På området säkerhet inom civil luftfart är en annan kommitté relevant: ”Flygsäkerhetskommittén”, som deltar i uppdateringen av förteckningen över lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud enligt förordning (EG) nr 2111/2005. Kommittén för

---

22 Kommittén för tillämpning av gemensamma säkerhetsbestämmelser på det civila luftfartsområdet – ”Kommittén för Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet: Easa-kommittén”.

23 Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EGT L 1, 3.1.1994, s. 1), bilaga XIII.

24 Avtal mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (EGT L 114, 30.4.2002, s. 73).

det gemensamma luftrummet ansvarar också för att anta reglerna för prestationssystemet, som innehåller indikatorer för säkerhetsprestanda för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster.

*1.4.2. Befogenheter och ansvar på området flygsäkerhet inom det europeiska säkerhetssystemet*

1.4.2.1. Sammanfattning av befogenheter och ansvar inom det europeiska säkerhetssystemet

**Tabell 2. Behöriga myndigheter enligt EU:s regler**

BEHÖRIGHETSOMRÅDE	MEDLEMSSTAT	Easa
<p>Luftfartygs luftvärdighet och miljöskydd, omfattande</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- flygplan,</li> <li>- rotorluftfartyg,</li> <li>- segelflygplan,</li> <li>- luftballonger,</li> <li>- styrbara ballonger,</li> <li>- eldrivna autonoma flygfarkoster som lyfter och landar vertikalt (e-VTOL-plan)</li> </ul>	Luftvärdighetsbevis för (individuellt) luftfartyg	Typcertifiering av luftfartyg, motorer och propellrar
	Bullercertifiering av (individuellt) luftfartyg	Certifiering av delar och anordningar
	Ej tillämpligt	Certifiering och tillsyn av konstruktionsorganisationer
	Certifiering och tillsyn av tillverkningsorganisationer, med undantag för organisationer för vilka Easa är behörig myndighet	<p>Certifiering och tillsyn av konstruktionsorganisationer från tredjeländer</p> <p>Certifiering och tillsyn av tillverkningsorganisationer i EU vars certifikat överfördes i enlighet med artikel 64 eller 65 i grundförordningen<sup>25</sup></p>
	Certifiering och tillsyn av underhållsorganisationer (Del-145), med undantag för organisationer för vilka Easa är behörig myndighet	<p>Certifiering och tillsyn av underhållsorganisationer från tredjeländer (Del-145)</p> <p>Certifiering och tillsyn av Del-145-organisationer i EU vars certifikat överfördes i enlighet med artikel 64 eller 65 i grundförordningen</p>
	Certifiering och tillsyn av kombinerade organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet (Part-CAO), med undantag för organisationer för vilka Easa är behörig myndighet	<p>Certifiering och tillsyn av kombinerade organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet från tredjeländer (Del-CAO)</p> <p>Certifiering och tillsyn av Del-CAO-organisationer i EU vars certifikat överfördes i enlighet med artikel 64 eller 65 i grundförordningen</p>
	Certifiering och tillsyn av organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet (Del-CAMO), med undantag för organisationer för vilka Easa är	Certifiering och tillsyn av organisationer från tredjeländer som svarar för fortsatt luftvärdighet (Del-

25 Artikel 64: omfördelning av ansvar på begäran av medlemsstaterna – Artikel 65: omfördelning av ansvar på begäran av organisationer med verksamhet i mer än en medlemsstat.

	behörig myndighet	CAMO)  Certifiering och tillsyn av organisationer i EU som svarar för fortsatt luftvärdighet vars certifikat överfördes i enlighet med artikel 64 eller 65 i grundförordningen
	Licensering av personal med behörighet att certifiera underhåll	Ej tillämpligt
	Certifiering och tillsyn av organisationer för utbildning i luftfartygsunderhåll (Del-147), med undantag för organisationer för vilka Easa är behörig myndighet	Certifiering och tillsyn av organisationer från tredjeland för utbildning i luftfartygsunderhåll (Del-147)  Godkännande av organisationer i EU för utbildning i luftfartygsunderhåll (Del-147) vars certifikat överfördes i enlighet med artikel 64 eller 65 i grundförordningen
Flygdrift	Ej tillämpligt	Beviljande av tillstånd för operatörer från tredjeland (kommersiell flygtransport)
	Certifiering och tillsyn av kommersiella lufttransportoperatörer/innehavare av drifttillstånd (AOC), med undantag för dem för vilka Easa är behörig myndighet	Certifiering och tillsyn av kommersiella lufttransportoperatörer vars drifttillstånd överfördes i enlighet med artikel 64 eller 65 i grundförordningen
	Tillsyn/godkännande av övriga operatörer (icke-kommersiell verksamhet, specialiserad verksamhet), med undantag för dem för vilka Easa är behörig myndighet	Tillsyn/godkännande av övriga operatörer där tillsynen överfördes i enlighet med artikel 64 eller 65 i grundförordningen
Flygbesättningar och medicinska krav	Certifiering och utfärdande av medicinska intyg för piloter	Ej tillämpligt
	Intyg för kabinbesättning	Ej tillämpligt
	Certifiering och tillsyn av pilotutbildningsorganisationer, med undantag för organisationer för vilka Easa är behörig myndighet	Certifiering och tillsyn av pilotutbildningsorganisationer från tredjeländer  Certifiering och tillsyn av pilotutbildningsorganisationer i EU vars certifikat överfördes i enlighet med artikel 64 eller 65 i grundförordningen

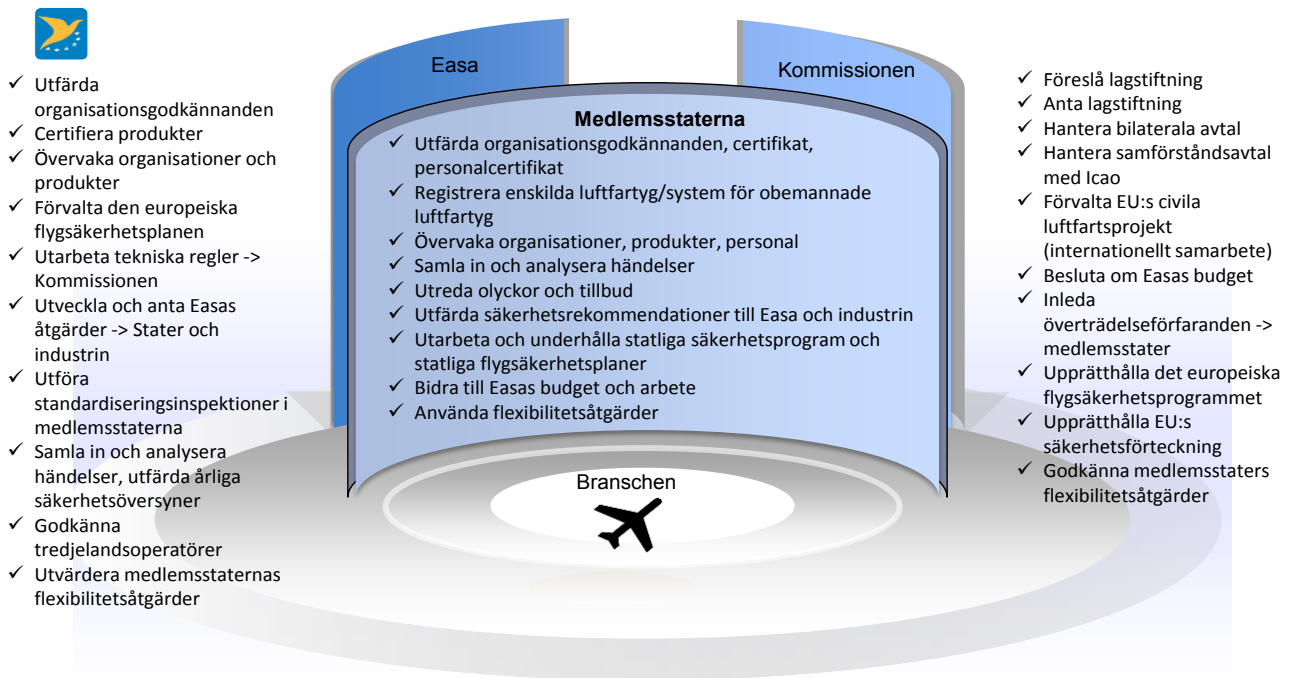
	Certifiering och tillsyn av flygmedicinska centrum, med undantag för dem för vilka Easa är behörig myndighet	Certifiering och tillsyn av flygmedicinska centrum i tredjeländer
	Certifiering och tillsyn av utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD), med undantag för dem som Easa är behörig myndighet för	Certifiering av utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD) – som används av utbildningsorganisationer som certifierats av Easa – som är belägna i ett tredjeländ – som är belägna i en medlemsstat på en medlemsstats begäran
	Certifiering av instruktörer och examinatore samt flygläkare	Ej tillämpligt
<b>Flygledningstjänster och flygtrafiktjänster</b>	Certifiering och tillsyn av leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster, med undantag för dem för vilka Easa är behörig myndighet	Certifiering och tillsyn av tredjeland leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster  Certifiering och tillsyn av alleuropeiska leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster, inklusive nätverksförvaltaren och datatjänstleverantörer
	Ej tillämpligt	Certifiering och tillsyn med avseende på certifikat för och deklARATIONER som lämnats för viss säkerhetsrelaterad utrustning för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster
	Licensiering och utfärdande av medicinska intyg för flygledare (inklusive instruktörer och examinatore)	Ej tillämpligt
	Certifiering och tillsyn av organisationer som bedriver flygledarutbildning, med undantag för organisationer för vilka Easa är behörig myndighet	Certifiering av organisationer i tredjeländ som bedriver flygledarutbildning
	Certifiering av flygläkare och flygmedicinska center	Ej tillämpligt
<b>Flygplatser (inklusive helikopterflygplatser och vertikalflygplatser)</b>	Certifiering av flygplatser och deras säkerhetsrelaterade utrustning	Certifiering och tillsyn med avseende på certifikat för och deklARATIONER som lämnats för viss säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning
	Certifiering av flygplatsoperatörer och deras	Ej tillämpligt

	verksamhet	
Obemannade luftfartygssystem (UAS) (drönare)	Registrering av UAS-operatörer och certifierade UAS	Konstruktionskontroll av UAS i den "specifika" kategorin
	Driftsgodkännanden för UAS i den "specifika" kategorin	Ej tillämpligt
	Första utfärdande och fortlöpande tillsyn av certifikat för operatörer av lätta UAS (LUC)	Ej tillämpligt
	Licensering och utfärdande av medicinska intyg för fjärrpiloter som är UAS-operatörer	Ej tillämpligt
U-space	Riskbedömning av luftrummet, bestämning av U-space-luftrum, dynamisk omstrukturering av luftrummet och tillhörande ansvarsområden	Ej tillämpligt
	Utnämning och certifiering av den exklusiva leverantören av gemensamma av informationstjänster	Ej tillämpligt
	Certifiering av andra leverantörer av U-space-tjänster	Certifiering av alleuropeiska leverantörer av U-space-tjänster och tredjelandslieferantörer av U-space-tjänster

Anmärkning:

Godkännande-/certifieringsansvaret inom de olika behörighetsområdena omfattar även säkerhetsledning och hantering av informationssäkerhet, i tillämpliga fall. Efterlevnaden av de tillämpliga kraven kontrolleras som en del av de inledande förfarandena för certifiering/godkännande och fortlöpande tillsyn, och omfattas inte av något separat godkännande-/organisationscertifikat. Ansvarsfördelningen för dessa områden följer därmed den som anges i tabell 2.

**Figur 1. Samspelet mellan de berörda parterna inom det europeiska säkerhetssystemet**



#### 1.4.2.2. Medlemsstaterna

I enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet är rådet, bestående av företrädare för medlemsstaterna, medlagstiftare tillsammans med Europaparlamentet (se [avsnitt 1.3.1](#)). Medlemsstaterna (men inte rådet i sig) deltar också i beslutsprocessen när det gäller genomförandeakter genom etablerade kommittéförfaranden (se [avsnitt 1.4.1](#)).

Enligt gällande unionslagstiftning är medlemsstaterna ansvariga för regleringen av följande:

- a) Luftvärdigheten för luftfartyg som anges i bilaga I till förordning (EU) 2018/1139 (t.ex. vissa historiska flygplan, experimentflygplan, lätta flygplan osv.).
- b) Driften av luftfartyg som används för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, sök- och räddningsverksamhet, brandbekämpning, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster, under förutsättning att de inte har beslutat att tillämpa EU:s krav enligt artikel 2.6 i förordning (EU) 2018/1139.
- c) Flygledningstjänster/flygtrafiktjänster, inklusive system och komponenter, som tillhandahålls eller ges tillgång till av militären, under förutsättning att en medlemsstat inte har beslutat att tillämpa EU:s krav enligt artikel 2.6 i förordning (EU) 2018/1139.
- d) Flygplatser som kontrolleras och drivs av militären, under förutsättning att en medlemsstat inte har beslutat att tillämpa EU:s krav enligt artikel 2.6 i förordning (EU) 2018/1139.

Anmärkning: Utan att det påverkar nationella säkerhets- och försvarskrav ska medlemsstaterna säkerställa att de flygledningstjänster/flygtrafiktjänster som avses i led c och som tillhandahålls för civil flygtrafik samt de anläggningar som avses i led

d som är öppna för allmänt bruk, erbjuder en säkerhetsnivå och driftskompatibilitet med civila system som är lika ändamålsenlig som den som följer av tillämpningen av de grundläggande kraven i förordning (EU) 2018/1139.

- e) Flygplatser som inte uppfyller minst ett av följande kriterier:
  - i) Är öppna för allmänt bruk.
  - ii) Bedriver kommersiell lufttransport.
  - iii) Tillhandahåller verksamhet där instrumentprocedurer för start och inflygning används och
    - a. har en belagd bana på 800 meter eller mer, eller
    - b. enbart är avsedd för helikoptrar.
- f) efter medlemsstatens beslut, flygplatser som uppfyller alla kriterier som anges i led e, i - iii, men som inte hanterar fler än 10 000 kommersiella flygpassagerare eller som har högst 850 rörelser per år relaterade till fraktverksamhet.
- g) Flygtidsbegränsningar för de områden som inte omfattas av EU-lagstiftningen (jfr. artikel 8 i förordning (EU) nr 965/2012).

Enligt artikel 2.6 i förordning (EU) 2018/1139 får en medlemsstat besluta att tillämpa något av, eller en kombination av, avsnitt I, II, III eller VII i kapitel III på viss eller all verksamhet som anges i artikel 2.3 a i förordningen, samt på personal och organisationer som deltar i sådana verksamheter, om den anser att bestämmelserna i fråga – mot bakgrund av verksamhetens, personalens och organisationernas särdrag och syftet med och innehållet i bestämmelserna – kan tillämpas på ett ändamålsenligt sätt. Denna så kallade opt-in-möjlighet ger medlemsstaterna flexibilitet när det gäller att besluta var tillämpningen av unionsrätten kan bli effektivare i syfte att uppnå säkerhet, driftskompatibilitet eller effektivitetsvinster.

Medan den största delen av lagstiftningen om flygsäkerhet antas på unionsnivå har medlemsstaterna fortsatt ansvar för att garantera flygsäkerhet i sina territorium och luftrum. De flesta certifieringsuppgifter som krävs enligt förordning (EU) 2018/1139 och dess tillämpningsföreskrifter genomförs på nationell nivå, exempelvis godkännande av nationella organisationer och licensiering av personal. Medlemsstaterna övervakar denna personal och dessa organisationer, genomför revisioner, utvärderingar och inspektioner samt vidtar åtgärder för att förhindra bristande efterlevnad.

Inom vissa områden utfärdas dock certifikaten på unionsnivå. På dessa områden har medlemsstaterna rent faktiskt delegerat sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen till EU (se diagram 2 för närmare detaljer).

Enligt artikel 64.7 i förordning (EU) 2018/1139 ska omfördelningar av ansvar enligt denna artikel inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen. När en medlemsstat i enlighet med denna artikel omfördelar ansvaret för de uppgifter som den tilldelas genom Chicagokonventionen, ska den underrätta Icao om att Easa eller en annan medlemsstat utför de funktioner och uppgifter som den tilldelats enligt Chicagokonventionen.

Medlemsstaterna ansvarar också, i enlighet med Icao-standarderna och enligt kapitel II i förordning (EU) 2018/1139, för utarbetandet av ett statligt säkerhetsprogram som måste ligga i linje med det europeiska flygsäkerhetsprogrammet och som främjar uppnåendet av det europeiska flygsäkerhetssystemet.

#### 1.4.2.3. Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa)

Europeiska byrån för luftfartssäkerhet inrättades 2002 för att tillhandahålla bättre arrangemang på alla de områden som omfattas av förordning (EU) 2018/1139 så att vissa uppgifter som utförs på EU-nivå utförs av ett enda specialiserat expertorgan. Easas personal består av mer än 800 experter och administratörer på luftfartsområdet från alla medlemsstater. Easa har sitt säte i Köln (Tyskland), med ett kontor i Bryssel och fem andra kontor, i Washington (USA), Montreal (Kanada), Peking (Kina), Panama City (Panama) och Singapore.

Easa arbetar självständigt med tekniska frågor och är rättsligt, administrativt och ekonomiskt oberoende. Easa är en juridisk person och utför de uppgifter och utövar de befogenheter som den tilldelats genom förordning (EU) 2018/1139.

Easas styrelse, som sammanför företrädare för de 27 EU-medlemsstaterna, Island, Liechtenstein, Norge, Schweiz och kommissionen, fastställer Easas arbetsprogram och dess budget och övervakar dess verksamhet. Styrelsen bjuder också in observatörer till sina överläggningar från EU-grannstater som har undertecknat ett övergripande luftfartsavtal med EU och den bransch som företräds av Easas rådgivande nämnd.

Easa agerar som behörig myndighet på de luftfartsområden som anges i diagram 2. Easa ansvarar sedan 2003 för typcertifiering av luftfartyg i EU. Ett certifikat som utfärdas av Easa intygar att typen av luftfartyg uppfyller de säkerhetskrav som föreskrivs i EU:s lagstiftning. Easa övervakar prestanda hos luftfartygstyper som är i drift under hela livscykeln för luftfartyg som tillverkats på grundval av typkonstruktionen i fråga. Easa kan därför föreskriva åtgärder där den har fastställt en risksituation. I detta syfte utfärdar den ”luftvärdighetsdirektiv”, som riktar sig till innehavaren av typcertifikatet och som operatörerna måste följa vid underhåll av sitt (individuella) luftfartyg.

Easa har också de olika uppgifter och ansvarsområden som anges i diagram 3. Detta omfattar särskilt att utarbeta och anta yttranden till stöd för kommissionen vid utarbetandet av de tekniska delarna av de delegerade förordningarna och genomförandeförordningarna.

Dessa Easa-yttranden utarbetas med bistånd av rådgivande organ som även ger råd om innehållet och prioriteringarna i samt genomförandet av Easas regleringsprogram inom ramen för den europeiska flygsäkerhetsplanen. Easa utarbetar och antar också de åtgärder (certifieringsspecifikationer och andra detaljerade specifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material) som stöder genomförandet av dessa gemensamma tekniska regler.

Dessutom utför Easa standardiseringsinspektioner i medlemsstaterna i syfte att övervaka medlemsstaternas tillämpning av bestämmelserna i förordning (EU) 2018/1139 liksom dess genomförandebestämmelser (se även [avsnitt 3.1.1](#)). Easa rapporterar till kommissionen, som i slutändan beslutar om inledandet av verkställighetsåtgärder för bristande efterlevnad på grundval av tekniska och rättsliga samråd med Easa.

När det gäller flygledningstjänster/flygtrafiktjänster tillhandahåller Easa tekniskt stöd till kommissionen vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, genom att utföra tekniska inspektioner, utredningar och undersökningar samt genom att bidra till genomförandet av generalplanen för flygledningstjänster, inbegripet stöd till utvecklingen och utbyggnaden av Sesar-programmet. Easa tillgodoser i synnerhet reglerings- och genomförandebehoven för de väsentliga operativa förändringarna inom Sesar och andra tekniska framsteg, såsom, men inte begränsat till, tekniska lösningar inom U-space, virtualisering, molnbaserad arkitektur och fjärrstyrd flygledningsverksamhet, genom att möjliggöra användningen av nya arbetsmetoder, operativa förbättringar och teknik som utvecklats av Sesar. Easa stöder också hela innovationscykeln inom Sesar genom att bedöma föreslagna system och övervaka införda lösningar. Dessa utgör byggstenarna för Europas framtida luftrum till stöd för säkerhet, effektivitet och miljöprestanda. Easa säkerställer också, på kommissionens vägnar, tillsynen av nätverksförvaltaren för flygledningstjänstens nätverksfunktioner i det gemensamma europeiska luftrummet.

Dessutom bidrar Easa till genomförandet av prestationssystemet för flygtrafiktjänster och nätverksfunktioner, i synnerhet genom att tillhandahålla vägledande material för de säkerhetsrelaterade delarna av prestationssystemet för flygledningstjänster inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet (se 2.3.1).

Easa har också befogenhet att godkänna kommersiella lufttrafikföretag från tredjeland som flyger till, från eller inom Easas 31 medlemsstater. Easa tar endast över den säkerhetsrelaterade delen av bedömningen av utländska operatörer. Drifttillstånd utfärdas även i fortsättningen av de nationella myndigheterna. Dessutom samordnar Easa det europeiska rampinspektionsprogrammet SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft, säkerhetskontroll av utländska luftfartyg) vad gäller säkerheten hos utländska luftfartyg som använder flygplatser i EU.

Mer generellt ger Easa teknisk rådgivning till kommissionen och medlemsstaterna när så är lämpligt. Easa är också genomförandeorgan för tekniskt stöd på områdena flygsäkerhet och flygledningstjänster till tredjeländer och regioner med vilka EU har undertecknat luftfartsavtal och till vilka EU har åtagit sig att tillhandahålla sådant stöd. Stöd ges också till EU:s medlemsstaters luftfartsmyndigheter på ad hoc-basis.

Easa åtar sig dessutom uppdrag på området datainsamling, analys och forskning för att förbättra flygsäkerheten. I detta sammanhang stöds Easa av nätverket av flygsäkerhetsanalytiker (NoAs). Easa samordnar Data4Safety-programmet, vars huvudsyfte är att inrätta en robust riskhanteringskapacitet för den europeiska luftfartssektorn för att förbättra dess förmåga att fatta välgrundade och datadrivna beslut på de olika områdena inom flygsäkerhet. Syftet med programmet är att utnyttja den exempellösa typen och mängden av kunskap och data för att ta itu med de flesta av de viktiga problem och utmaningar som den europeiska transportsektorn står inför och kommer att stå inför.

Easa är medlem av den europeiska samordningscellen för luftfartskriser (European Aviation Crisis Coordination Cell, EACCC), som ansvarar för att samordna insatserna för hantering av nätverkskriser inom luftfarten. Easa ska inom sitt behörighetsområde och i samordning med andra lämpliga berörda parter bidra till att åtgärder vidtas snabbt vid luftfartskriser och till att följderna av dessa kriser begränsas.

Slutligen ansvarar Easa för utarbetandet och antagandet av den europeiska flygsäkerhetsplanen (EPAS)<sup>26</sup>.

Tillämpning av sunda ledningsprinciper är väsentligt för att kontinuerligt förbättra säkerheten inom den civila luftfarten i EU, förutse nya säkerhetsrisker och utnyttja begränsade tekniska resurser på bästa sätt. Den europeiska flygsäkerhetsplanen var redan ett väletablerat verktyg för säkerhetsplanering på EU-nivå, men det var endast i och med förordning (EU) 2018/1139 som detta dokument fick ett formellt rättsligt erkännande. Den tar upp säkerhetsproblemen på ett uttömmande och fullständigt sätt.

Enligt kapitel II i förordning (EU) 2018/1139 om säkerhetsledning ska det europeiska flygsäkerhetsprogrammet och den europeiska flygsäkerhetsplanen antas. Genom dessa bestämmelser införlivas även Icaos standarder och rekommenderad praxis i samband med statliga säkerhetsprogram i bilaga 19 i EU-lagstiftningen.

Förordning (EU) 2018/1139 innehåller dessutom ett antal principer som bör vägleda Easa, kommissionen och medlemsstaterna när de reglerar säkerheten inom den civila luftfarten och när de vidtar åtgärder för att förbättra flygsäkerheten. Dessa principer kräver i synnerhet att säkerhetsåtgärder och säkerhetsregler motsvarar och står i proportion till arten av och riskerna med de olika typerna av luftfartyg, åtgärder och verksamheter som de avser. Sådana åtgärder bör också i möjligaste mån formuleras med inriktning på de mål som ska uppnås, samtidigt som de tillåter olika medel för att uppnå målen, och de bör även främja ett systembaserat sätt att förhålla sig till den civila luftfarten som tar hänsyn till att säkerhet och andra tekniska områden, inklusive it-säkerhet, är ömsesidigt beroende av varandra. Detta bör bidra till att de erforderliga säkerhetsnivåerna uppnås på ett mer kostnadseffektivt sätt och att innovation främjas.

#### 1.4.2.4. Europeiska kommissionen

Kommissionen ansvarar för att utarbeta förslag till EU-lagstiftning enligt det ordinarie lagstiftningsförfarandet (se även [avsnitt 1.3.1](#)) och för att utarbeta och anta genomförandeakter och delegerade akter när så föreskrivs i den grundläggande rättsakten.

När EU-lagstiftning har antagits har medlemsstaterna huvudansvaret för att den tillämpas korrekt och i rätt tid. Easa och kommissionen övervakar att lagstiftningen tillämpas korrekt av medlemsstaterna (se även [avsnitt 3.1.1](#)) genom standardiseringsinspektionsförfarandet.

I detta sammanhang får kommissionen vidta åtgärder om en medlemsstat misstänks för brott mot unionsrätten. Om ingen lösning kan hittas på ett tidigt stadium kan kommissionen, vanligtvis efter samråd med Easa, inleda ett formellt överträdelseförfarande och slutligen väcka talan mot medlemsstaten i EU-domstolen (se [avsnitt 1.6](#)).

---

<sup>26</sup> Se [avsnitt 2.2](#) för detaljerad information om EPAS och dess utvecklings- och antagandeprocess. På engelska kallades ”The European Plan for Aviation Safety” tidigare ”the European Aviation Safety Plan”. Det engelska namnet har ändrats för att undvika förväxling mellan de engelska förkortningarna för det europeiska flygsäkerhetsprogrammet (EASP) och den europeiska flygsäkerhetsplanen (EASP).

Europaparlamentet och rådet fattar beslut om EU:s årliga budget och kommissionen ansvarar för dess genomförande. I detta sammanhang säkerställer kommissionen att det avsätts tillräckliga medel för de Easa-verksamheter som är beroende av EU-finansiering.

Slutligen ansvarar kommissionen för att utarbeta, uppdatera och anta det europeiska flygsäkerhetsprogrammet. I enlighet med artikel 5.1 i förordning (EU) 2018/1139 kommer kommissionen vid behov att uppdatera det europeiska flygsäkerhetsprogrammet för att återspegla de ändringar som införs i det. Kommissionen kommer att samråda med Easa och medlemsstaterna för detta ändamål.

## **1.5. Utredning av olyckor och tillbud**

### *1.5.1. Tillämpliga regler*

Skyldigheten att utreda olyckor och tillbud, i syfte att förbättra flygsäkerheten genom att fastställa deras orsaker och utarbeta säkerhetsrekommendationer avsedda att förhindra att de händer igen, ligger även fortsättningsvis hos medlemsstaterna.

Förordning (EU) nr 996/2010 utgör rättslig grund på EU-nivå för utredning och förebyggande av olyckor och tillbud. Förordningen säkerställer en hög grad av effektivitet, snabbhet och kvalitet i europeiska säkerhetsutredningar inom civil luftfart, vilkas enda syfte är att förhindra framtida olyckor och tillbud utan att fördela skuld eller ansvar. Dessa regler garanterar i synnerhet att den myndighet som ansvarar för utredning av olyckor och tillbud (myndigheten för säkerhetsutredning – SIA, *Safety Investigation Authority*) är oberoende av andra statliga luftfartsorganisationer och av varje annan part eller enhet vars verksamhet kan komma i konflikt med de uppgifter som anförtrotts myndigheten för säkerhetsutredning eller påverka dess objektivitet. Enligt bestämmelserna får myndigheten för säkerhetsutredning utvidga sin verksamhet till att även omfatta insamling och analys av uppgifter som rör flygsäkerhet, särskilt för olycksförebyggande ändamål. Dessa verksamheter, studier eller analyser av en rad undersökningar, kan också leda till säkerhetsrekommendationer som ska beaktas av de berörda mottagarna och, i tillämpliga fall, leda till åtgärder för att säkerställa lämpligt förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart.

### *1.5.2. Säkerhetsrekommendationer*

Enligt förordning (EU) nr 996/2010 ska mottagaren av en säkerhetsrekommendation underrätta den myndighet för säkerhetsutredning som utfärdade rekommendationen inom 90 dagar från mottagandet av skrivelsen om de åtgärder som har vidtagits eller som övervägs, och i tillämpliga fall, om den tid som krävs för att slutföra dem, och om inga åtgärder vidtas, skälen för detta. Inom 60 dagar från mottagandet av svaret underrättar myndigheten för säkerhetsutredning mottagaren om huruvida den anser att svaret är tillfredsställande och ger en motivering om den inte instämmer i beslutet om att inte vidta någon åtgärd.

Myndigheter för säkerhetsutredning ska genomföra förfaranden för att registrera reaktionerna på de säkerhetsrekommendationer som de har utfärdat, och enheter som mottar säkerhetsrekommendationer ska genomföra förfaranden för att övervaka framstegen när det gäller de åtgärder som vidtas med anledning av de säkerhetsrekommendationer som mottagits. Easa behandlar säkerhetsrekommendationer som riktats till den och tillhandahåller lägesrapporter och statistik om behandlingen av säkerhetsrekommendationer.

Genom lagstiftningen införs också krav på registrering av säkerhetsrekommendationer och svaren på dessa i en europeisk central databas som kallas det europeiska centrala upplaget (ECR), som förvaltas av kommissionen. Myndigheterna för säkerhetsutredning ska på samma sätt registrera alla säkerhetsrekommendationer som mottagits från tredjeländer i det europeiska centrala upplaget.

Det finns ett legitimt behov av att ge allmänheten tillgång till säkerhetsrekommendationer (och svaren på dessa), eftersom det övergripande syftet med förordning (EU) nr 996/2010 är att minska antalet olyckor och främja spridningen av rön rörande säkerhetsrelaterade tillbud. Eftersom det av säkerhetsskäl inte bör finnas någon direkt tillgång till det europeiska centrala upplaget görs alla säkerhetsrekommendationer och svaren på dessa i det europeiska centrala upplaget tillgängliga för allmänheten via en separat offentlig webbplats. Denna webbplats finns att tillgå på den digitala plattformen ECCAIRS 2 ([www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu)). Uppdraget för Europeiska samordningscentret för rapporteringssystem för flygtillbud (ECCAIRS) är att tillhandahålla en digital plattform som gör det möjligt att genomföra bestämmelserna i förordning (EU) nr 376/2014. ECCAIRS hjälper luftfartsmyndigheterna att samla in, dela och analysera sin säkerhetsinformation med slutmålet att förbättra flygsäkerheten. Easa bistår kommissionen med förvaltningen av det europeiska centrala upplaget.

### *1.5.3. Samarbete med andra enheter*

Förordning (EU) nr 996/2010 stärker ytterligare samarbetet mellan myndigheter för säkerhetsutredning genom inrättandet av ett europeiskt nätverk för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart (ENCASIA), som består av cheferna för myndigheterna för säkerhetsutredning i de olika medlemsstaterna och/eller, om myndigheten hanterar olika transportsätt, chefen för dess luftfartsenhet, eller företrädare för dessa. ENCASIA strävar efter att ytterligare förbättra kvaliteten på de utredningar som genomförs av myndigheter för säkerhetsutredning och att öka myndigheternas oberoende genom att främja en hög standard på utredningsmetoder och utbildning av utredare. ENCASIA ger bland annat råd till EU-institutioner om alla aspekter som rör säkerhetsutredningar, främjar utbytet av information som kan förbättra flygsäkerheten, samordnar och organiserar kollegial granskning och utbildning samt främjar bästa säkerhetsutredningspraxis. Slutligen har ENCASIA i uppdrag att analysera de säkerhetsrekommendationer som utfärdas eller mottas av EU:s medlemsstater i syfte att urskilja viktiga säkerhetsrekommendationer med relevans för hela EU.

I förordning (EU) nr 996/2010 åläggs myndigheter för säkerhetsutredning i EU en skyldighet, i enlighet med bilaga 13 till Chicagokonventionen, att bjuda in Easa och de nationella civila luftfartsmyndigheterna i den eller de berörda medlemsstaterna att delta i säkerhetsutredningar. Easas roll är att fungera som rådgivare så att den kan stödja utredningsledaren eller den ackrediterade representanten för den myndighet för säkerhetsutredning som genomför eller deltar i utredningen, dock utan att det påverkar utredningens oberoende. På samma sätt kan de nationella civila luftfartsmyndigheterna i EU:s medlemsstater också delta i säkerhetsutredningar som rådgivare. Easa och de nationella civila luftfartsmyndigheterna stöder också den utredning som de deltar i genom att lämna information, rådgivare och utrustning som begärts till den myndighet för säkerhetsutredning som leder utredningen.

Förordningen syftar också till att stärka samordningen av utredningar mellan myndigheterna för säkerhetsutredning och andra myndigheter som kan förmodas delta i verksamhet i samband med säkerhetsutredningen, såsom rättsliga myndigheter, civila luftfartsmyndigheter och sök- och räddningsmyndigheter.

## 1.6. Kontroll av efterlevnaden

### 1.6.1. *Kontroll av efterlevnaden i medlemsstaterna*

I artikel 17.1 i fördraget om Europeiska unionen fastställs att kommissionen ska säkerställa tillämpningen av fördragen och av de åtgärder som EU-institutionerna antar i enlighet med dem, och att den ska övervaka tillämpningen av unionsrätten under kontroll av Europeiska unionens domstol. Genom artikel 258 i EUF-fördraget inrättades EU:s allmänna verkställighetsförfarande, som ger kommissionen befogenhet att inleda ett förfarande om fördragsbrott mot medlemsstater som den anser bryta mot sina skyldigheter. Eventuella överträdelser kan upptäckas på olika sätt, vanligtvis genom resultaten av de standardiseringsinspektioner som genomförs av Easa, som bistår kommissionen med att övervaka genomförandet av lagstiftningen om flygsäkerhet. Andra sätt är bland annat klagomål som kommissionen har fått kännedom om genom en rad olika källor, från enskilda eller institutionella klagande.

Övervakningen av efterlevnaden av EU:s flygsäkerhetslagstiftning och merparten av regelverket på området flygledningstjänster/flygtrafiktjänster utförs av Easa som, i enlighet med artikel 85 i förordning (EU) 2018/1139, har anförtrotts att bistå kommissionen med att övervaka medlemsstaternas tillämpning av förordningen samt tillhörande delegerade akter och genomförandeakter. Kommissionen gav också Easa i uppdrag att göra detsamma i fråga om förordning (EU) nr 376/2014 och dess genomförandeförordning.

Genom de bestämmelser och förfaranden som fastställs i den särskilda genomförandeförordningen (EU) nr 628/2013 övervakar Easa medlemsstaternas behöriga myndigheters tillämpning av ovannämnda förordningar, delegerade akter och genomförandeakter, och utför standardiseringsinspektioner. Från och med 2022 används dessutom standardiseringsinspektioner för att bedöma medlemsstaternas statliga säkerhetsprogram (SSP), som ska vara förenliga med den europeiska flygsäkerhetsplanen och omfatta de delar som beskrivs i Icaos bilaga 19. Dessa statliga säkerhetsprogram ska också omfatta, eller åtföljas av, statliga flygsäkerhetsplaner (SPAS) där de viktigaste säkerhetsriskerna anges och åtgärder fastställs för att minska dem, inbegripet de risker och åtgärder som tas upp i den europeiska flygsäkerhetsplanen och som är relevanta för den berörda staten.

För varje standardiseringsinspektion utarbetar Easa en inspektionsrapport, där den tar upp brister som konstaterats i samband med inspektionen. Rapporten skickas till den berörda medlemsstaten och till kommissionen. I de fall där en konstaterad bristande efterlevnad inte har rättats till överlämnas ärendet till kommissionen, som kan inleda ett överträdelseförfarande på grundval av artikel 258 i EUF-fördraget.

Utöver standardiseringsprocessen ska certifikat som utfärdats av Easa eller de nationella behöriga myndigheterna, och förklaringar som avgetts av fysiska och juridiska personer i enlighet med förordning (EU) 2018/1139 och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, övervakas av kommissionen och Easa. Om kommissionen anser att en juridisk eller fysisk person till vilken ett certifikat har utfärdats eller som har avgett en deklARATION som inte längre uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning eller i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning ska kommissionen, på grundval av en rekommendation från Easa, kräva att den medlemsstat som ansvarar för tillsynen över den berörda personen vidtar lämpliga

korrigerande åtgärder och skyddsåtgärder, inbegripet begränsning eller tillfälligt upphävande av certifikatet (se avsnitt 1.6.2.2).

### *1.6.2. Kontroll av efterlevnad i reglerade branschorganisationer*

#### 1.6.2.1. Böter och sanktioner

Enligt gällande flygsäkerhetsregler ska medlemsstaterna fastställa böter och sanktioner vid överträdelse av dessa förordningar och deras tillämpningsföreskrifter, i förekommande fall. Dessa böter och sanktioner ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Vidare får kommissionen i fall av överträdelser av förordning (EU) 2018/1139 och dess tillämpningsföreskrifter, och om Easa är behörig myndighet och utövar tillsyn över en organisation, på Easas begäran ålägga böter eller viten för de personer och företag till vilka Easa har utfärdat certifikat. Det krävs att dessa böter och viten är avskräckande och står i proportion både till sakens allvar och den berörda certifikatinnehavarens ekonomiska förmåga, med särskild hänsyn till i vilken utsträckning säkerheten har äventyrats. Kommissionen håller på att utarbeta en delegerad akt på detta område, i enlighet med artikel 84.4 i förordning (EU) 2018/1139, som ska innehålla detaljerade kriterier och en detaljerad metod för att fastställa beloppen och förfarandena för indrivning av böter och viten, inbegripet regler för utredningar, rapportering och rätt till försvar.

#### 1.6.2.2. Åtgärder som gäller certifikat och andra åtgärder

Enligt förordning (EU) 2018/1139 ska medlemsstaterna, kommissionen och Easa samarbeta i syfte att säkerställa efterlevnaden av förordningen och dess tillämpningsföreskrifter. Dessutom ska medlemsstaterna, förutom att utöva tillsyn över certifikat som de har utfärdat eller deklARATIONER som de har mottagit, genomföra utredningar, inbegripet rampinspektioner, och vidta alla åtgärder som anses nödvändiga, däribland utfärdande av flygförbud för luftfartyg. Om den behöriga myndigheten (den nationella myndigheten eller Easa) har konstaterat att en certifikatinnehavare har gjort sig skyldig till bristande efterlevnad, eller om den behöriga myndigheten har underrättats om detta, får eller måste den ändra (begränsa), tillfälligt dra in eller återkalla certifikatet i enlighet med den tillämpliga bestämmelsen i förordning (EU) 2018/1139 och i dess tillämpningsföreskrifter.

Dessutom ska kommissionen, om den anser att en fysisk eller juridisk person till vilken ett certifikat har utfärdats eller som har avgett en deklARATION som inte längre uppfyller de tillämpliga kraven, på grundval av en rekommendation från Easa kräva att den medlemsstat som ansvarar för tillsynen vidtar lämpliga korrigerande åtgärder och skyddsåtgärder, inbegripet begränsning eller tillfälligt upphävande av certifikatet. När kommissionen har antagit den genomförandeakt som innehåller ett sådant beslut träder det i kraft, och skyldigheten till ömsesidigt erkännande av certifikat rörande detta certifikat eller denna deklARATIONEN upphör att gälla för övriga medlemsstater. När kommissionen har tillräckliga bevis för att lämpliga korrigerande åtgärder har vidtagits beslutar den att certifikatet återigen ska erkännas ömsesidigt.

Easa har också befogenhet att utan onödigt dröjsmål reagera på ett akut säkerhetsproblem som omfattas av förordning (EU) 2018/1139 genom att fastställa korrigerande åtgärder som ska vidtas av fysiska och juridiska personer där Easa agerar som behörig myndighet, och genom

att sprida relaterad information till dessa personer, inbegripet direktiv (säkerhetsdirektiv) eller rekommendationer.

För de uppgifter för vilka medlemsstaten ansvarar för certifiering och tillsyn ska Easa, om ett akut säkerhetsproblem har upptäckts, fastställa de säkerhetsmål som ska uppnås och rekommendera korrigerande åtgärder som ska vidtas av de nationella behöriga myndigheterna. I detta fall ska de nationella behöriga myndigheterna utan onödigt dröjsmål informera Easa om de åtgärder som vidtagits för att uppnå de säkerhetsmål som Easa har fastställt.

Utöver dessa åtgärder har medlemsstaterna infört nationella efterlevnadsstrategier för att säkerställa en korrekt tillämpning av lagstiftningen på nationell nivå. I den specifika situationen i bilaga 19 till Chicagokonventionen anges uttryckligen i rekommendation 3.2.1.2 att stater bör fastställa en verkställighetspolicy som specificerar de villkor och omständigheter under vilka tjänsteleverantörer med ett säkerhetsledningssystem får hantera och lösa händelser som inbegriper vissa säkerhetsproblem: internt, inom ramen för sitt säkerhetsledningssystem och till den berörda statliga myndighetens belåtenhet.

## 2. EU:S HANTERING AV SÄKERHETSRIKSER

I förordning (EU) 2018/1139 fastställs att tillämpningen av sunda säkerhetsledningsprinciper är en väsentlig förutsättning för att den civila flygsäkerheten i EU kontinuerligt ska kunna förbättras genom att nya säkerhetsrisker förutses och begränsade tekniska resurser utnyttjas på bästa sätt. I förordningen dras därför slutsatsen att det är nödvändigt att fastställa en gemensam ram för planering och genomförande av åtgärder för förbättrad säkerhet. För detta ändamål bör en europeisk plan för flygsäkerhet och ett europeiskt program för flygsäkerhet upprättas på unionsnivå. Varje medlemsstat bör också utarbeta ett statligt säkerhetsprogram i enlighet med kraven i bilaga 19 till Chicagokonventionen. Detta program bör åtföljas av en plan över de åtgärder som ska vidtas av medlemsstaterna för att minska de konstaterade säkerhetsriskerna.

Med detta i åtanke införs genom förordning (EU) 2018/1139 ett nytt bindande regelverk i dess kapitel II om säkerhetsledning för luftfart. I artikel 5 i ovanstående förordning fastställs att kommissionen, efter samråd med Easa och medlemsstaterna, ska anta, offentliggöra och vid behov uppdatera ett dokument som beskriver det europeiska flygsäkerhetssystemets funktion, och som omfattar de regler, verksamheter och processer som används för att hantera den civila flygsäkerheten i EU i enlighet med denna förordning (*det europeiska flygsäkerhetsprogrammet*). Programmet ska innehålla åtminstone de inslag rörande staters säkerhetsledningsansvar som beskrivs i de internationella standarderna och rekommenderade metoderna. Det ska också beskriva processen för att utarbeta, anta, uppdatera och genomföra den europeiska flygsäkerhetsplan som avses i artikel 6 i förordningen, en process som medlemsstaterna och berörda aktörer ska vara nära involverade i.

I artikel 6 i förordning (EU) 2018/1139 fastställs att Easa, i nära samarbete med medlemsstaterna och berörda aktörer, ska utarbeta, anta, offentliggöra och därefter åtminstone årligen uppdatera en europeisk flygsäkerhetsplan. Baserat på en bedömning av relevant säkerhetsinformation och de datadrivna resultaten av Data4Safety-programmet ska den europeiska flygsäkerhetsplanen urskilja de största säkerhetsrisker som påverkar det europeiska flygsäkerhetssystemet och ange vilka åtgärder som krävs för att begränsa dessa risker. I denna artikel föreskrivs även att Easa, återigen i nära samarbete med medlemsstaterna och berörda aktörer, i en särskild säkerhetsriskportfölj ska dokumentera de säkerhetsrisker som avses i artikeln och övervaka berörda parter genomförande av relaterade åtgärder för att begränsa riskerna, vid behov bland annat genom att fastställa indikatorer för säkerhetsprestanda.

Den europeiska flygsäkerhetsplanen ska, med hänsyn tagen till de mål som fastställs i artikel 1 i förordning (EU) 2018/1139, ange nivån i fråga om säkerhetsprestandan i EU. I praktiken uppnås detta genom att fastställa ett säkerhetsmål, i kombination med (operativa) resultatindikatorer och processbaserade indikatorer för säkerhetsprestanda (SPI, *safety performance indicator*) och med stöd av prestationssystemet för flygledningstjänster inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet. De resultatbaserade indikatorerna för säkerhetsprestanda definieras i Easas årliga säkerhetsöversyn och övervakas genom EU:s process för hantering av säkerhetsrisker. De processbaserade indikatorerna definieras i kapitel 4 av den europeiska flygsäkerhetsplanen och övervakas genom Easas standardiseringsförfaranden. Nyckelområdet för säkerhetsprestanda i prestationssystemet för det gemensamma europeiska luftrummet är anpassat till principerna i och den tekniska

inriktningen hos Easas ram för prestationsövervakning. Resultatindikatorerna utformas av en arbetsgrupp som leds av Easa och stöds av tillhörande godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material. Dessa indikatorer mäter säkerhetsledningens effektivitet på organisationsnivå och övervakar sedan säkerhetsresultaten genom att använda det europeiska centrala upplaget som datakälla.

Kommissionen, Easa och medlemsstaterna ska gemensamt sträva efter att uppnå den nivån i fråga om säkerhetsprestanda.

Genom artikel 7 i förordning (EU) 2018/1139 institutionaliseras det statliga säkerhetsprogrammet på medlemsstatsnivå. I denna artikel fastställs att varje medlemsstat ska, i samråd med berörda aktörer, inrätta och upprätthålla ett statligt säkerhetsprogram för förvaltningen av den civila flygsäkerheten när det gäller luftfartsverksamhet under dess ansvar (*det statliga säkerhetsprogrammet*). Detta program ska stå i proportion till dessa verksamheters omfattning och komplexitet och ska vara förenligt med det europeiska flygsäkerhetsprogrammet. Det statliga säkerhetsprogrammet ska innehålla åtminstone de inslag rörande staters säkerhetsledningsansvar som beskrivs i de internationella standarderna och rekommenderade metoderna. I det statliga säkerhetsprogrammet ska också specificeras de säkerhetsmål som ska uppnås på nationell nivå vad gäller luftfartsverksamheten under den berörda medlemsstatens ansvar.

Slutligen fastställs i artikel 8 i förordning (EU) 2018/1139 att det statliga säkerhetsprogrammet ska omfatta eller åtföljas av en statlig plan för flygsäkerhet. Baserat på en bedömning av relevant säkerhetsinformation ska varje medlemsstat, i samråd med berörda aktörer, i den planen ringa in de största säkerhetsrisker som berör dess nationella system för civil flygsäkerhet och ange vilka åtgärder som krävs för att begränsa dessa risker.

I artikel 8 anges vidare att den statliga flygsäkerhetsplanen (SPAS) ska innehålla de risker och åtgärder som anges i den europeiska flygsäkerhetsplanen och som är relevanta för den berörda medlemsstaten, och att medlemsstaterna ska informera Easa om de risker och åtgärder som fastställs i den europeiska flygsäkerhetsplanen och som de anser inte är relevanta för deras nationella flygsäkerhetssystem, samt skälen till detta. Denna information ingår normalt i den statliga flygsäkerhetsplanen som sådan. Åtgärder i den europeiska flygsäkerhetsplanen som måste övervägas av medlemsstaterna kallas ”medlemsstaternas uppgifter” (MST, *Member State task*). För att bistå medlemsstaterna med att ringa in de punkter i den europeiska flygsäkerhetsplanen som är relevanta för deras statliga flygsäkerhetsplan tas dessutom de viktigaste riskområden som staterna ska överväga upp i en särskild åtgärdslista över medlemsstaternas uppgifter. Förutom att överväga dessa centrala riskområden uppmuntras medlemsstaterna att se över de områdesrelaterade säkerhetsriskportföljerna som innehåller en omfattande förteckning över prioriterade säkerhetsproblem för de olika områdena i enlighet med volym III av den europeiska flygsäkerhetsplanen.

Genom detta nya kapitel II genomför förordning (EU) 2018/1139 de internationella krav som fastställs i bilaga 19 till Chicagokonventionen, som omfattar ett krav på säkerhetsledningssystem för tjänsteleverantörer och kräver att alla säkerhetsledningssystem bör vara godtagbara för den stat som ansvarar för den relevanta certifieringen. Icaos bilaga 19 kräver dessutom att stater utarbetar ett program för hantering av säkerhet, närmare bestämt det statliga säkerhetsprogrammet, vilket bland annat kräver fastställandet av primär luftfartslagstiftning, en tydlig politik och tydliga mål samt resurser, ett statligt system och statliga funktioner för att hantera säkerhetsrisker och säkerställa säkerheten, samt åtgärder för att öka säkerheten.

Till följd av förordning (EU) 2018/1139 ger EU därför medlemsstaterna i uppdrag att upprätta och upprätthålla ett statligt säkerhetsprogram. Dessutom har EU traditionellt sett återspeglat andan i de relevanta Icao-standarderna i ett antal EU-förordningar, särskilt i genomförandebestämmelserna till förordning (EU) 2018/1139.

## **2.1. Insamling, analys och utbyte av säkerhetsdata**

Säkerhetsinformation är en viktig resurs när det gäller att upptäcka säkerhetsrisker. Flera EU-förordningar säkerställer att relevanta data och relevant information samlas in, analyseras och utbyts vid behov. Detta gäller i synnerhet information om händelser inom den civila luftfarten (i slutet av 2021 innehöll det europeiska centrala upplaget över 2 400 000 poster), om EU:s och tredjeländers lufttrafikföretag inom ramen för EU:s rampinspektionsprogram (i slutet av 2021 innehöll SAFA-databasen över 160 000 rapporter, räknat från när SAFA-systemet blev EU:s rampinspektionsprogram), om säkerhetsrekommendationer enligt informationssystemet för säkerhetsrekommendationer (SRIS – i slutet av 2021 innehöll SRIS-databasen över 4 100 säkerhetsrekommendationer) och information som samlats in, analyserats och utbytts inom ramen för tillstånd för tredjelandsoperatörer (TCO) och den europeiska säkerhetslistan över förbjudna luftfartyg.

I EU regleras insamlingen, analysen och utbytet av händelser av förordning (EU) nr 376/2014. Denna lagstiftning kräver att organisationer, medlemsstater och Easa inrättar ett system som möjliggör insamling och lagring av relevanta händelser. Händelser som samlas in analyseras och kompensande åtgärder vidtas vid behov. Alla insamlade händelser samt relevant information om analys och uppföljning av dessa överförs till det europeiska centrala upplaget (ECR).

Information om händelser som lämnats till ECR görs tillgänglig för medlemsstaterna (nationella luftfartsmyndigheter och myndigheter för säkerhetsutredning), Easa och kommissionen. Det nätverk av flygsäkerhetsanalytiker (NoAs) som inrättats enligt förordning (EU) nr 376/2014 är skyldigt att analysera ECR till stöd för EU:s hantering av säkerhetsrisker och därmed tillhandahålla input till den europeiska flygsäkerhetsplanen.

Enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska myndigheterna och Easa också använda ett gemensamt europeiskt riskklassificeringssystem<sup>27</sup>. Det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet mäter säkerhetsrisken vid rapporterade händelser med hjälp av en tvådimensionell matris:

- I matrisens rader beskrivs allvarlighetsgraden genom att det värsta utfallet fastställs för en sannolik olycka om den händelse som poängsätts hade resulterat i en olycka. Detta görs genom att beakta både den mest sannolika typen av olycka och den potentiella förlusten av människoliv med utgångspunkt i luftfartygets storlek och närhet till befolkade områden eller högriskområden.

---

<sup>27</sup> Det gemensamma europeiska riskklassificeringssystemet utgör en del av den rättsliga ramen i förordning (EU) nr 376/2014, i första hand genom kommissionens delegerade förordning (EU) 2020/2034, som offentliggjordes den 6 oktober 2020, och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2021/2082 av den 26 november 2021, som träder i kraft den 1 januari 2023.

- I kolumnerna beskrivs rimligheten/sannolikheten, genom en bedömning av hur nära det var att olyckan inträffade på grund av händelsen. Vid fastställandet av rimlighet/sannolikhet beaktas befintliga säkerhetsbarriärers effektivitet.

Genom användningen av ERCS kommer säkerhetsledningen på EU-nivå och nationell nivå att förbättras ytterligare. Det gäller även säkerhetsdatadriven inriktning på tillsynen (se avsnitt 3.2.2), .

En väsentlig del av det system som upprättas genom förordning (EU) nr 376/2014 är definitionen av en ”rättvissekultur”, vars syfte är att säkerställa fortsatt tillgång till säkerhetsinformation genom att skapa en tillitsfull miljö där människor känner förtroende och vågar rapportera händelser. Denna miljö med en rättvissekultur skapas utifrån de centrala principer som anges i förordning (EU) nr 376/2014, bland annat skydd från skuldbeläggning och bestraffning (utom i fall av avsiktlig försummelse eller oacceptabelt beteende).

Detta system kompletteras av Data4Safety-programmet som på frivillig basis samlar in kompletterande data såsom flyg-, trafik- och väderdata. Det ger också ökad analyskapacitet. Data4Safety understöder prognoser om framtida risker.

## **2.2. Hantering av säkerhetsrisker på EU-nivå: processen för att utarbeta och uppdatera den europeiska flygsäkerhetsplanen**

Fram till sin elfte upplaga (EPAS 2022–2026) omfattade den europeiska flygsäkerhetsplanen en tidsram på fem år och utfärdades som en rullande plan med årliga uppdateringar. Från och med den tolfte upplagan minskas denna tidsram till tre år, för att anpassa den till referensperioden för den globala flygsäkerhetsplanen. Strategiska prioriteringar i volym I kommer att fastställas för den treåriga referensperioden, med en halvtidsöversyn för att kontrollera att de fortfarande är relevanta. I enlighet med artikel 6.1 i förordning (EU) 2018/1139 kommer volym II av den europeiska flygsäkerhetsplanen, som beskriver åtgärderna i den europeiska flygsäkerhetsplanen, och volym III med de områdesrelaterade säkerhetsriskportföljerna, fortsatt att ses över och uppdateras årligen.

Utarbetandet av planen, både när det gäller strategiska prioriteringar och åtgärder, är beroende av särskilda grupper av berörda parter, särskilt följande:

- Det rådgivande organet för medlemsstater och det rådgivande organet för berörda parter ger råd om strategiska prioriteringar.
- De tekniska/sectorsvisa organen (tekniska organ, tekniska kommittéer, sektorskommittéer som företräder medlemsstaterna respektive branschen) tillhandahåller teknisk och operativ rådgivning samt återkoppling om genomförandet.
- Det arbete som Easa utfört i samarbete med sina säkerhetspartner (särskilt via Data4Safety-programmet) och som stöder utarbetandet av säkerhetsriskportföljerna.

Enligt den reguljära programplaneringscykeln för den europeiska flygsäkerhetsplanen planeras två separata faser, var och en med ett särskilt samråd med berörda parter.

Fas I:

- Under den första fasen diskuteras och bekräftas de strategiska prioriteringar som härrör från EU:s luftfartsstrategi och de säkerhetsprioriteringar som fastställts genom EU:s process för hantering av säkerhetsrisker med Easas rådgivande organ. De rådgivande organen för medlemsstaterna och för berörda parter leder arbetet med att konsolidera uppgifter från underkommittéerna inom sina områden och ger Easa medlemsstaternas/branschens synpunkter på prioriteringarna. Denna fas inleds en gång vart tredje år i början av det år som föregår det första året i den nya referensperioden.

## Fas II:

- På grundval av de överenskomna säkerhetsprioriteringarna fastställs eller uppdateras delmålen i planeringen för enskilda åtgärder i den europeiska flygsäkerhetsplanen i enlighet med Easas process för samlad programplanering. Ett utkast till den europeiska flygsäkerhetsplanen tas sedan fram och tillhandahålls till alla rådgivande organ för detaljerade kommentarer. Efter överläggningarna med de rådgivande organen och analysen av synpunkterna konsolideras det slutliga utkastet till den europeiska flygsäkerhetsplanen och volym III integreras. Denna volym, med en fullständig uppsättning områdesrelaterade säkerhetsriskportföljer, inklusive en beskrivning av varje fastställt och prioriterat säkerhetsproblem, utarbetas genom EU:s process för hantering av säkerhetsrisker.

Det slutliga utkastet till den europeiska flygsäkerhetsplanen bestående av alla tre volymerna läggs sedan fram för Easas styrelse för godkännande. Efter styrelsens formella godkännande offentliggörs planen på Easas webbplats.

Mer information om utarbetandet av den europeiska flygsäkerhetsplanen, inklusive tillämpningen av kommissionens principer för bättre lagstiftning och information om de olika grupper som spelar en roll i utarbetandet av den europeiska flygsäkerhetsplanen, finns här:

- [How EPAS is developed](#)
- [Working groups and bodies having a role in EPAS](#)

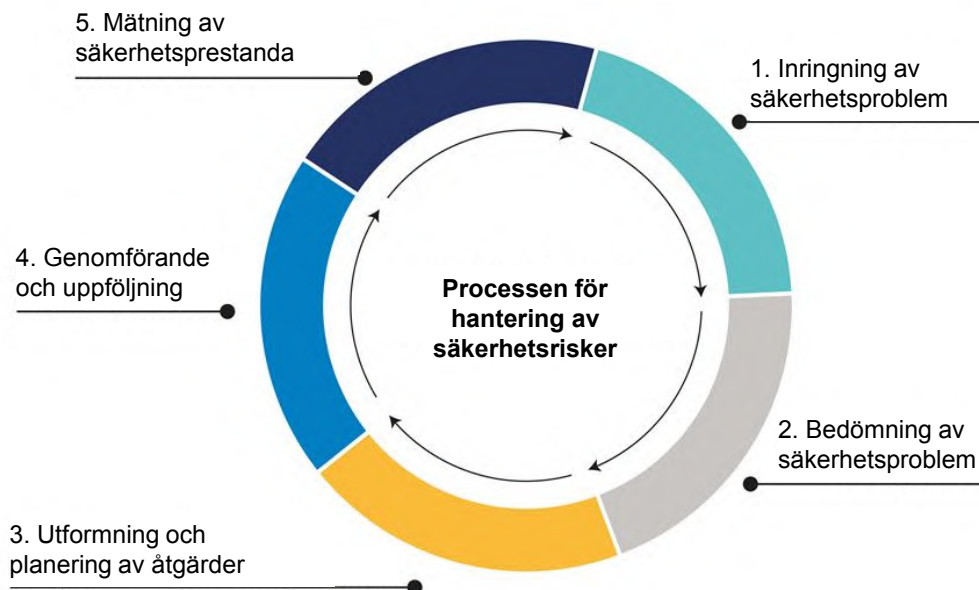
Säkerhetsprioriteringarna och tillhörande åtgärder i den europeiska flygsäkerhetsplanen fastställs genom EU:s process för hantering av säkerhetsrisker, i vilken medlemsstaterna, branschen, kommissionen och Easa deltar.

### *EU:s process för hantering av säkerhetsrisker*

De viktigaste säkerhetsriskerna och motsvarande riskreducerande åtgärder som bidrar med input till den europeiska flygsäkerhetsplanen utvecklas genom EU:s process för hantering av säkerhetsrisker. Denna omfattar en uppsättning processer som syftar till att ringa in säkerhetsproblemen och hur riskerna med dessa ska reduceras samt övervaka genomförandet. Den omfattar analys av uppgifter från olika källor och samarbete med säkerhetspartner från nationella luftfartsmyndigheter och branschen (genom Data4Safety-programmet) och nätverket av flygsäkerhetsanalytiker.

Processen för hantering av säkerhetsrisker har fem specifika steg:

***Figur 2. EU:s process för hantering av säkerhetsrisker***



**Fastställelse av säkerhetsproblem:** Detta är det första steget i processen för hantering av säkerhetsrisker, och det utförs genom analys av händelsedata och annan säkerhetsrelaterad information samt stödande information från samarbetet med säkerhetspartnerna, i synnerhet via Data4Safety-programmet. Dessa potentiella säkerhetsproblem tas upp formellt av Easa och blir sedan föremål för en preliminär säkerhetsbedömning. Denna bedömning påverkar sedan beslutet om huruvida ett potentiell säkerhetsproblem formellt bör inlemmas i den relevanta säkerhetsriskportföljen eller bli föremål för andra åtgärder. Råd inhämtas från Data4Safety och nätverket av flygsäkerhetsanalytiker. Resultatet av detta steg i processen är de områdesrelaterade säkerhetsriskportföljerna. Inom portföljerna prioriteras både de viktigaste riskområdena och säkerhetsproblemen. De områdesrelaterade säkerhetsportföljerna offentliggörs tillsammans med volym III av den europeiska flygsäkerhetsplanen.

**Bedömning av säkerhetsproblem:** När ett säkerhetsproblem har fastställts och tagits upp i säkerhetsriskportföljen blir det föremål för en teknisk säkerhetsbedömning. Dessa bedömningar prioriteras inom portföljen. Bedömningsprocessen samordnas av Easa och stöds av Data4Safety och nätverket av flygsäkerhetsanalytiker. Dessutom uppmuntras gruppmedlemmarna att delta i själva bedömningen. Denna samarbetsstrategi med Easas säkerhetspartner är av avgörande betydelse för att uppnå bästa möjliga resultat. Tillsammans utgör dessa steg bedömningen av säkerhetsproblem, som tillhandahåller potentiella riskreducerande åtgärder för den europeiska flygsäkerhetsplanen.

**Utformning och planering av säkerhetsåtgärder:** Detta inbegriper en konsekvensbedömning som kommer att ingå i ett dokument för bästa interventionsstrategi (BIS), som fastställer möjliga begränsningsåtgärder, bedömer följderna och fördelarna med varje möjlig åtgärd och ger rekommendationer om den eller de bästa begränsningsåtgärder som ska genomföras i den europeiska flygsäkerhetsplanen. Med hjälp av den kombinerade bedömningen av säkerhetsproblem/bästa interventionsstrategin lämnas de formella förslagen på åtgärder för den europeiska flygsäkerhetsplanen in till de rådgivande organen som en del av samrådet om den bästa interventionsstrategin och/eller den europeiska flygsäkerhetsplanen.

Det finns olika typer av åtgärder inom ramen för den europeiska flygsäkerhetsplanen, såsom regleringsuppgifter (RMT, *Rulemaking task*), säkerhetsfrämjande uppgifter (SPT, *Safety promotion task*) eller medlemsstaternas uppgifter (MST). En detaljerad beskrivning av de olika typerna av åtgärder inom ramen för den europeiska flygsäkerhetsplanen och tillhörande mallar finns att tillgå på sidan för den europeiska flygsäkerhetsplanen på Easas webbplats:

- [EPAS action types and templates](#).

När man väl har diskuterat och kommit överens om åtgärderna inkluderas de i nästa upplaga av den europeiska flygsäkerhetsplanen. Åtgärder som är billiga eller kräver snabbare insatser påskyndas ofta och dyker upp i nästa tillgängliga uppdatering av den europeiska flygsäkerhetsplanen, utan att det behövs någon bästa interventionsstrategi. I vissa fall krävs mer omedelbara säkerhetsåtgärder som kan slutföras innan nästa europeiska flygsäkerhetsplan offentliggörs. Naturligtvis ingår dessa inte i den europeiska flygsäkerhetsplanen. Sådana åtgärder kan till exempel utgöras av offentliggörande av en säkerhetsinformationsbulletin, eller kan ta formen av omedelbara säkerhetsfrämjande åtgärder.

**Genomförande och uppföljning:** Nästa steg i processen är att genomföra och följa upp de åtgärder som har införts i den europeiska flygsäkerhetsplanen.

Easa övervakar att åtgärderna genomförs i tid på grundval av de nyckelutförandeindikatorer som fastställts inom ramen för den samlade programplaneringen. Återkoppling om de framsteg som görs ges regelbundet under de rådgivande organens möten.

Enligt artikel 8 i förordning (EU) 2018/1139 ska medlemsstaterna beakta relevanta åtgärder och risker i den europeiska flygsäkerhetsplanen inom ramen för sin egen statliga flygsäkerhetsplan (SPAS) och ange motiveringar när sådana åtgärder inte anses vara relevanta för dem. Följaktligen är de statliga flygsäkerhetsplanerna fortfarande ett viktigt verktyg för medlemsstaterna när det gäller att rapportera om genomförandet av åtgärderna. Medlemsstaterna förväntas se över sina statliga flygsäkerhetsplaner minst en gång per år, och, om deras planer inte uppdateras årligen, föra register över genomförandet av relevanta åtgärder i den europeiska flygsäkerhetsplanen, inklusive motiveringar om sådana åtgärder inte anses relevanta.

Easa bedömer regelbundet genomförandet av de statliga säkerhetsprogrammen på nivån för enskilda stater som en del av Easas standardiseringsverksamhet för systemverktyg för säkerhetshantering. Avsikten med bedömningen är att ringa in de starka sidorna och områden som kan förbättras, vilket bidrar till en ytterligare mognad av genomförandet av statliga säkerhetsprogram i Europa, i syfte att uppfylla målen i den globala och den europeiska flygsäkerhetsplanen rörande ett effektivt genomförande av de statliga säkerhetsprogrammen senast 2025. Detta medför en bedömning av processerna och resultaten av planeringen av säkerhetsåtgärder på statlig nivå. Dessutom kommer de åtgärder i den europeiska flygsäkerhetsplanen som även ingår i den regionala flygsäkerhetsplanen för EUR-regionen att vara föremål för årliga genomförandeundersökningar som hanteras av Icaos EUR-regionkontor. Resultaten av denna övervakning kommer att diskuteras vid de rådgivande organens möten och i den regionala expertgruppen för säkerhet (RESG) för EUR-regionen.

**Mätningar av säkerhetsprestanda:** Det sista steget i processen för hantering av säkerhetsrisker är mätningen av säkerhetsprestanda. Detta syftar till att övervaka

- 1) särskilda ändringar till följd av genomförandet av säkerhetsåtgärder,

- 2) de systemförändringar som kan ha inträffat i luftfartssystemet och som kan kräva ytterligare åtgärder.

Mätningen av prestanda görs via en ram för säkerhetsprestanda som övervakar

- 1) de olika områdena på ett övergripande sätt samtidigt som man tittar på de viktigaste riskområdena på områdesnivå,
- 2) specifika säkerhetsproblem.

Easas årliga säkerhetsöversyn är den årliga översynen av ramen för säkerhetsprestanda. Den ringar in säkerhetstrender och belyser prioriterade områden, viktiga riskområden och säkerhetsproblem. Processen för hantering av säkerhetsrisker börjar om igen från detta steg. Se punkt 2.3.3 för närmare uppgifter om Easas årliga säkerhetsöversyn.

### *2.2.1 Europeiska flygsäkerhetsplanen: den internationella dimensionen*

Den europeiska flygsäkerhetsplanen stöder målen och prioriteringarna i den globala flygsäkerhetsplanen. Syftet med den globala flygsäkerhetsplanen är att kontinuerligt minska antalet dödsfall och risken för dödsfall genom att vägleda utvecklingen av en harmoniserad flygsäkerhetsstrategi och utarbetandet och genomförandet av regionala och nationella flygsäkerhetsplaner. Ett säkert luftfartssystem bidrar till staternas och deras näringslivs ekonomiska utveckling. Den globala flygsäkerhetsplanen främjar genomförandet av en stats system för säkerhetstillsyn genom att främja en riskbaserad strategi för säkerhetshandlingen samt en samordnad strategi för samarbetet mellan stater, regioner och branschen. Förutom att ta itu med systemsäkerheten tar den globala flygsäkerhetsplanen upp globala högriskkategorier av händelser (G-HRC), som anses vara globala säkerhetsprioriteringar. Dessa kategorier fastställdes på grundval av faktiska dödsfall till följd av tidigare olyckor, en hög risk för dödsfall per olycka eller antalet olyckor och tillbud. I de viktigaste riskområden som fastställts genom EU:s process för hantering av säkerhetsrisker ingår de fem globala högriskkategorierna av händelser, dvs.

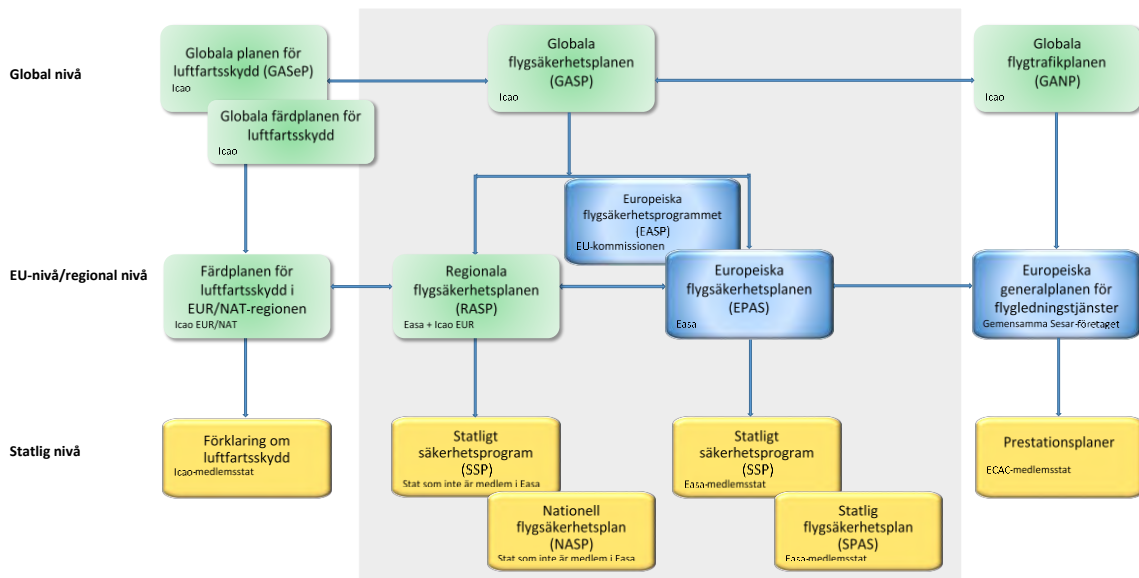
- kontrollerad flygning in i terräng,
- förlust av kontroll under flygningen,
- kollision i luften,
- avåkning från rullbana,
- intrång på rullbana.

Ytterligare centrala riskområden ringas in inom ramen för den europeiska flygsäkerhetsplanen (se den europeiska flygsäkerhetsplanen, volym III, kapitel 17), exempelvis brand, rök och trycksättning, markskador, hinderkollision under flygning, andra skador samt säkerhet.

Sedan 2017 har Icaos regionkontor för EUR/NAT-regionen och Easa samarbetat för att utarbeta en regional flygsäkerhetsplan (RASP) på grundval av den europeiska flygsäkerhetsplanen. Den första regionala flygsäkerhetsplanen för EUR-regionen utfärdades i januari 2019. EUR-regionens regionala expertgrupp för säkerhet ansvarar för att upprätthålla och övervaka den regionala flygsäkerhetsplanen för EUR-regionen. EUR-regionens regionala expertgrupp för säkerhet leds gemensamt av Easa och berörda parter inom branschen (för närvarande Iata). EUR-regionens regionala expertgrupp för säkerhet rapporterar till planeringsgruppen för det europeiska luftfartssystemet (EASPG). Indikatorerna för säkerhetsprestanda i den europeiska flygsäkerhetsplanen fastställs som en del av EU:s hantering av säkerhetsrisker, men den regionala flygsäkerhetsplanen för EUR-regionen

tillhandahåller en uppsättning indikatorer och mål för säkerhetsprestanda för EUR-regionen som härleds från målen i den globala flygsäkerhetsplanen, för vilka data samlas in av Icao.

**Figur 3. Förhållandet mellan det europeiska flygsäkerhetsprogrammet, den europeiska flygsäkerhetsplanen och andra program och planer**



## 2.3. Övervakning av säkerhetsprestanda

Säkerhetsprestanda anses vara regionens, statens eller organisationens säkerhetsprestanda bedömd genom kvantitativa och/eller kvalitativa metoder.

Den nivå i fråga om säkerhetsprestanda som ska uppnås bör inte vara bindande, utan snarare uttrycka EU:s och medlemsstaternas ambition när det gäller civil flygsäkerhet, enligt artikel 6 i förordning (EU) 2018/1139.

Anmärkning:

Begreppet godtagbar säkerhetsprestandanivå (ALoSP, *Acceptable Level of Safety Performance*) enligt definitionen i Icaos bilaga 19, andra upplagan, standard 3.4.2.1, föreslås utgå i nästa utgåva, i linje med rekommendationerna från stater och berörda parter inom branschen. I stället kommer man att betona behovet av aktiv övervakning och hantering av säkerhetsprestanda på grundval av indikatorer som återspeglar säkerhetsmålen.

Ytterligare vägledning från Easa om hanteringen av säkerhetsprestanda finns att tillgå här:

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

### 2.3.1 Avtal om organisationers säkerhetsprestanda

EU:s medlemsstater är ansvariga för att regelbundet utvärdera organisationernas ledningssystem, om ett sådant ledningssystem krävs, vilket inbegriper övervakning av säkerhetsprestandanivån hos organisationer som står under deras jurisdiktion. Den säkerhetsprestandanivå som ska uppnås bör bedömas mot bakgrund av säkerhetsmålen med beaktande av hur effektiva de riskreducerande åtgärderna och övervakningen är, och hänsyn bör tas till en kombination av processbaserade och resultatbaserade indikatorer som härrör från säkerhetsmålen.

Samstämmigheten i säkerhetsmålen måste säkerställas mellan staten (dvs. det statliga säkerhetsprogrammet/den statliga flygsäkerhetsplanen enligt artiklarna 7 och 8 i förordning (EU) 2018/1139) och de reglerade enheterna samt när det gäller övervakningen av dessa mål. Övervakning sker genom statens och organisationernas processer för hantering av säkerhetsprestanda samt genom riskbaserad/resultatbaserad tillsyn. Denna metod främjar en kontinuerlig förbättring av den uppnådda säkerhetsprestandanivån. Om säkerhetsprestandanivån inte uppfylls bör både staten och organisationen tillsammans vidta åtgärder för att förbättra situationen.

Mognaden i övervakningen av säkerhetsprestanda kommer med tiden att öka, i takt med att genomförandet mognar och ett regelbundet utbyte av meningsfull information äger rum mellan staten och de övervakade organisationerna.

Inom EU:s ram för säkerhetsledning finns det för närvarande ett område där uttryckliga mål för säkerhetsprestanda definieras: prestationssystemet för flygledningstjänster inom ramen för

det gemensamma europeiska luftrummet<sup>28</sup> har fastställts på EU-nivå för att bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet genom att förbättra flygtrafiktjänsternas övergripande effektivitet inom de fyra nyckelområdena säkerhet, miljö, kapacitet (förseningar) och kostnadseffektivitet. Med systemet ska unionsomfattande prestationsmål fastställas för fasta referensperioder på 3–5 år inom de fyra nyckelområdena. Medlemsstaterna måste utarbeta prestationsplaner, inklusive bindande mål på nationell nivå eller nivån för funktionella luftrumsblock (FAB, *Functional Airspace Block*) som är förenliga med de prestationsmål som gäller för hela EU.

Vid genomförandet av prestationssystemet för flygledningstjänster inom ramen för det gemensamma europeiska luftrummet biträds kommissionen av det oberoende organ för prestationsgranskning som utsetts genom kommissionens genomförandebeslut 2014/672/EU<sup>29</sup>.

### 2.3.2 Medlemsstaternas säkerhetsprestanda

Samma principer som beskrivs i 2.3.1 gäller för EU:s medlemsstater: den säkerhetsnivå som ska uppnås bör bedömas i förhållande till säkerhetsmålen och beakta effektiviteten hos de riskreducerande åtgärder som följer av staternas hantering av säkerhetsrisker inom det statliga säkerhetsprogrammet och som definieras i den statliga flygsäkerhetsplanen (dvs. artiklarna 7 och 8 i förordning (EU) 1139/2018), med vederbörlig hänsyn tagen till de risker och åtgärder som definieras i den europeiska flygsäkerhetsplanen och som är relevanta för staten i fråga (se artiklarna 6 och 8.2 i förordning (EU) 1139/2018).

Det finns ingen överenskommelse om medlemsstatens säkerhetsprestanda på EU-nivå och det finns för närvarande inga specifika mål för säkerhetsprestanda som åläggs medlemsstaterna genom EU-lagstiftningen.

### 2.3.3 Easas årliga säkerhetsöversyn

I artikel 72.7 i förordning (EU) 2018/1139 anges att Easa, i syfte att informera allmänheten om den övergripande nivån vad gäller civil flygsäkerhet i EU, årligen och när särskilda omständigheter föreligger ska offentliggöra en säkerhetsöversyn. Denna översyn ska innehålla en analys av den allmänna säkerhetssituationen i en ordalydelse som är enkel och lättförståelig och innehålla uppgifter om eventuella förhöjda säkerhetsrisker.

Dessutom anges i artikel 14.4 i förordning (EU) nr 376/2014 att Easa ska inkludera information om resultatet av den informationsanalys som avses i punkt 1 i den artikeln i den

---

28 Artikel 11 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen) (EUT L 96, 31.3.2004, s. 1), och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2019/317 av den 11 februari 2019 om inrättande av ett prestations- och avgiftssystem i det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 56, 25.2.2019, s. 1).

29 Kommissionens genomförandebeslut 2014/672/EU av den 24 september 2014 om förlängning av utnämmandet av organet för prestationsgranskning för det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L 281, 25.9.2014, s. 5).

årliga säkerhetsöversyn som avses i artikel 72.7 i förordning (EU) 2018/1139 enligt följande: ”Kommissionen, byrån och medlemsstaternas behöriga myndigheter ska, i samarbete, regelbundet delta i utbytet och analysen av information som finns i det europeiska centrala upplaget”.

I enlighet med dessa krav har Easa offentliggjort en årlig säkerhetsöversyn sedan 2005. Den analys som presenteras i denna översyn tillhandahåller de datadrivna indata som stöder det beslutsfattande som krävs för den europeiska flygsäkerhetsplanen. Den årliga säkerhetsöversynen innehåller både en statistisk sammanfattning av flygsäkerheten i Easas medlemsstater och fastställer de viktigaste säkerhetsutmaningarna som den europeiska luftfarten står inför i dag.

Dataportföljer tillhandahålls för vart och ett av luftfartsområdena och bygger vidare på tidigare års arbete. De visar de orsaksrelaterade och bidragande faktorer som har uppdragats i händelsedatan, med korshänvisningar till de viktigaste riskområden (eller huvudsakliga olycksresultat) som de bidrar till.

Analysen i den årliga säkerhetsöversynen är inriktad på flygsäkerhetsrisker på grundval av uppgifter om händelser. Detta arbete är en del av EU:s pågående process för hantering av säkerhetsrisker. Det stöder utvecklingen av områdesrelaterade säkerhetsriskportföljer och tillhandahåller en förteckning över viktiga riskområden som ligger till grund för prioriteringen av åtgärder för den europeiska flygsäkerhetsplanen.

I likhet med Easa måste medlemsstaterna också offentliggöra en årlig säkerhetsöversyn. Enligt artikel 13 i förordning (EU) nr 376/2014 om analys av händelser och uppföljning på nationell nivå är det till och med så att varje medlemsstat minst en gång om året ska offentliggöra en säkerhetsöversyn för att informera allmänheten om säkerhetsnivån inom den civila luftfarten. Säkerhetsöversynen ska

a) innehålla aggregerad och avidentifierad information om de typer av händelser och annan säkerhetsrelaterad information som rapporterats genom dess nationella system för obligatorisk och frivillig rapportering,

b) igenkänna trender,

c) ange de åtgärder som den har vidtagit.

#### **2.4. Säkerhetsledningskrav för myndigheter och organisationer**

Utarbetandet av genomförandebestämmelser för förordning (EU) 2018/1139 har resulterat i antagandet av två separata uppsättningar krav för myndigheter respektive organisationer:

a. Krav för myndigheter som tar hänsyn till de åtta centrala aspekterna av ett system för säkerhetstillsyn enligt definitionen i tillägg 1 till bilaga 19 till Chicagokonventionen, och som därigenom stödjer genomförandet av statliga säkerhetsprogram, men också tjänar det standardiseringsmål som anges i förordning (EU) 2018/1139. I dessa krav ingår dessutom aspekter som är väsentliga för att inrätta ett övergripande säkerhetsledningssystem för luftfart på EU-nivå som omfattar EU:s och medlemsstaternas ansvarsområden för säkerhetsledning.

b. Organisationskrav, inom de flesta luftfartsområden, som omfattar konsoliderade allmänna krav för (säkerhets)ledningssystem. I och med antagandet under 2021/2022

av regler som kräver ledningssystem på området initial och fortsatt luftvärdighet<sup>30</sup> är EU:s regelverk förenligt med kapitel 4 i bilaga 19 till Chicagokonventionen, som fastställer kraven för säkerhetsledningssystem. Dessa organisationskrav syftar till att förstärka standarderna och de rekommenderade metoderna i Icaos bilaga 19 på ett sätt som garanterar kompatibilitet med befintliga ledningssystem och till att främja en integrerad ledning. Kraven på ledningssystemen möjliggör flexibilitet för att anpassa systemet till storleken, arten och komplexiteten hos luftfartsorganisationernas verksamhet och passar oavsett vilken affärsmodell de tillämpar, vilket garanterar en proportionell tillämpning.

Kraven i det allmänna ledningssystemet syftar till att främja en enda säkerhetsledningsram för alla godkända organisationer inom tillämpningsområdet för förordning (EU) 2018/1139. För de olika tekniska områdena kompletteras dessa allmänna lednings- och organisationskrav ytterligare av mer specifika krav (till exempel krav på övervakning av flygdata för flygoperatörer).

Dessutom håller dessa myndighets- och organisationskrav på att ändras, med särskilda bestämmelser om hanteringen av informationssäkerheten.

Som ett komplement till dessa krav säkerställer förordning (EU) nr 376/2014 att organisationer och behöriga myndigheter upptäcker faror och hanterar säkerhetsrisker genom insamling, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart. Från och med januari 2023 ålägger denna förordning myndigheterna och Easa att använda ERCS (se avsnitt 2.1).

Under 2019 genomfördes en utvärdering av förordning (EU) nr 376/2014. I den utvärderingen drogs slutsatsen att förordningen fortfarande är relevant även mot bakgrund av den senaste tidens utveckling inom luftfartssektorn, såsom den snabba ökningen av obemannad luftfartygsverksamhet, samt de ökande hoten mot cybersäkerheten. Även om utvärderingen har fastställt att förordningen erbjuder tillräcklig flexibilitet för att hantera denna utveckling på ett effektivt sätt, innehåller den även ett erkännande om att man bör överväga att uppdatera kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1018 genom en uppdatering av förteckningen över obligatoriska rapporterade händelser och de obligatoriska datafälten för att bättre kunna samla in säkerhetsuppgifter från dessa nya luftfartsområden.

---

<sup>30</sup> Initial luftvärdighet: delegerad förordning (EU) 2022/201 av den 10 december 2021 och genomförandeförordning (EU) 2022/203 av den 14 februari 2022; fortsatt luftvärdighet: genomförandeförordning (EU) 2021/1963 av den 8 november 2021.

### 3. EUROPEISK SÄKERHETSFÖRSÄKRAN

#### 3.1 Säkerhetstillsyn<sup>31</sup>

Säkerhetstillsynen i EU omfattar tillsyn och övervakning av de organisationer som har godkänts av Easa eller av medlemsstaterna. Den omfattar också övervakning av medlemsstaterna för att säkerställa ett korrekt genomförande av EU-lagstiftningen om flygsäkerhet.

##### 3.1.1 Övervakning av bestämmelsernas tillämpning i medlemsstaterna

I kommissionens genomförandeförordning (EG) nr 628/2013<sup>32</sup> fastställs arbetsmetoder för standardiseringsinspektioner och för övervakning av hur de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna tillämpar den relevanta flygsäkerhetslagstiftningen. Standardiseringsinspektionerna och uppföljningen av dem utförs av Easa (se även avsnitten [3.2.1](#) och [1.6.1](#)).

##### 3.1.2 Tillsyn över certifierade organisationer

Säkerhetstillsynen utgör en del av den säkerhetsledningsprocess som ska garantera en effektiv efterlevnad av säkerhetskraven och därtill hörande förfaranden enligt unionslagstiftningen.

Säkerhetstillsynen ska garantera att luftfartsbranschen i EU tillhandahåller en säkerhetsnivå som motsvarar den som fastställs genom EU:s regler. De enskilda medlemsstaternas och Easas ansvar för säkerhetstillsyn och för det ömsesidiga erkännandet av licenser och certifikat i EU utgör därför den grundval som flygsäkerheten bygger på.

Med införandet av myndighetskrav omfattar denna tillsyn en kontinuerlig övervakning av organisationers säkerhetsprestanda där hänsyn tas till särskilda risker till följd av deras verksamhet (se även [avsnitt 3.2.2](#)).

---

<sup>31</sup> I detta dokument avses med ”tillsyn” både den tillsyn som en behörig myndighet utövar över certifierade organisationer och den övervakning av reglernas tillämpning i Easas medlemsstater som Easa utför i samband med standardiseringsinspektioner.

Säkerhetstillsynen inom EU regleras huvudsakligen av förordning (EU) 2018/1139 och dess genomförandebestämmelser (se diagram 1 för mer information om tillämplig lagstiftning).

<sup>32</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 628/2013 av den 28 juni 2013 om arbetsmetoder för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet vid standardiseringsinspektioner och vid övervakning av tillämpningen av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 och om upphävande av kommissionens förordning (EG) nr 736/2006 (Text av betydelse för EES), EUT L 179, 29.6.2013, s. 46.

## 3.2 Säkerhetsdatadriven inriktning av tillsynen över områden av större vikt eller med större behov

### 3.2.1 Säkerhetsdatadriven inriktning av övervakningen av medlemsstaterna

I EU följer Easas standardiseringsinspektioner av medlemsstaterna en riskbaserad metod där inspektionsintervallerna, utredningarnas omfattning och djup samt gruppens storlek och sammansättning är anpassade till den specifika situationen i varje stat och sektor.

Denna övervakning sker kontinuerligt, omfattar hela luftfartssystemet och är riskbaserad, samt tar hänsyn till alla uppgifter som står till Easas förfogande. För detta ändamål bedömer Easa de behöriga myndigheternas förmåga att fullgöra sitt ansvar när det gäller säkerhetstillsyn. Detta innebär insamling av uppgifter och analys, genomförande av inspektioner när så är nödvändigt samt uppföljning av resultaten för att säkerställa att lämpliga korrigeringar och korrigerande åtgärder vidtas i tid.

Standardiseringen utgör en del av den insamling av säkerhetsdata på EU-nivå som behövs för att upptäcka risker och möjliggör en säkerhetsdatadriven inriktning av tillsynen över områden av större vikt eller med större behov.

Standardiseringsstrategin är inriktad på följande nyckelområden:

- **Genomförande av en metod för kontinuerlig övervakning:** Genom förordning (EU) nr 628/2013 införs ett system för övervakning av den enhetliga tillämpningen av de europeiska flygsäkerhetsbestämmelserna, vilket bör utvidgas till alla luftfartsområden.
- **Riskbaserad planering av standardiseringsinspektioner:** I metoden för kontinuerlig övervakning är inspektionsintervallerna, utredningarnas omfattning och djup samt gruppens storlek och sammansättning anpassade till den specifika situationen i varje stat och sektor. Detta leder till ett flexiblere och effektivare utnyttjande av resurser och minskar bördan för de medlemsstater som uppvisar goda resultat och därför kan inspekteras mer sällan. Kontrollen av att reglerna efterlevs blandas gradvis med övervakningen av system-/processprestanda, varvid man tittar på systemeffektiviteten för de behöriga myndigheternas ledningssystem och medlemsstaternas säkerhetsprogram.
- **Integrering av Easas standardiseringsverksamheter och Icaos USOAP-program:** Den befintliga arbetsmetoden främjar ett ökat samarbete och integrering av verksamheter mellan Easa och Icao. En fortlöpande dialog, utbyte av information och data samt ömsesidigt deltagande i varandras inspektioner och revisioner är de redskap som har identifierats för detta ändamål med målet att både EU:s och Icaos normer och krav ska kunna uppfyllas i största möjliga utsträckning genom en enda integrerad process.
- **Integrering av bedömningar av genomförandet av det statliga säkerhetsprogrammet inom ramen för Easas standardisering:** Sedan 2022 används standardiseringsinspektioner också för att bedöma det faktiska genomförandet av medlemsstaternas statliga säkerhetsprogram och tillhörande statliga planer för flygsäkerhet. I linje med den resultatbaserade strategi som Icao antagit, som främjar och stöder det gradvisa genomförandet av statliga säkerhetsprogram, bedömer Easa nivån på genomförandet av det statliga säkerhetsprogrammet med hjälp av de fem

mognadsnivåer som anges i Icaos metod för bedömning av genomförandet av det statliga säkerhetsprogrammet (SSPIA).

- **Deltagande av personal vid de behöriga myndigheterna i standardiseringsverksamhet:** En proaktiv standardisering ska uppnås och en lämplig nivå av personalkompetens ska främjas i hela EU. Dessutom utgör standardiseringsmötena ett forum för att nå en gemensam syn på kraven, tillhandahålla tolkningar och utbyta bästa praxis och därigenom stödja ett enhetligt genomförande av reglerna.
- **Förstärkt mekanism för återkoppling om reglernas effektivitet:** Den befintliga återkopplingsmekanismen effektiviseras och förbättras för att systematiskt bedöma reglernas effektivitet och göra det möjligt att utnyttja resultatet av standardiseringen i säkerhetsledningen och i utarbetandet av regler och säkerhetsfrämjande åtgärder.

### 3.2.2 *Säkerhetsdatadriven inriktning på tillsynen över luftfartsbranschen*

De myndighetskrav som ingår i EU-rätten föreskriver utarbetandet av ett tillsynsprogram med beaktande av organisationens specifika karaktär, verksamhetens komplexitet samt resultaten av tidigare certifierings- och/eller tillsynsverksamhet, på grundval av bedömningen av tillhörande risker. Från och med 2023 kommer den behöriga myndighetens tillämpning av ERCS på händelser som rapporteras av organisationer att stödja bedömningen av tillhörande risker.

Myndigheten ska förkorta planeringscykeln för tillsyn om det finns bevis för att organisationens säkerhetsprestanda och regelefterlevnad har minskat. Om organisationen har en hög nivå av säkerhetsprestanda och regelefterlevnad kan myndigheten förlänga planeringscykeln för tillsyn. En sådan risk- och prestandabaserad inriktning av tillsynen säkerställer att de tillgängliga tillsynsresurserna i både medlemsstaterna och Easa används så effektivt som möjligt.

Risk- och prestandabaserad tillsyn uppmuntrar dessutom till ett tänkesätt som främjar säkerhetsledning, syftar till att ge organisationer egenmakt att hantera risker som inte omfattas av förordningar och skapar incitament för en effektivt genomförd säkerhetsledning genom en möjlig minskning av tillsynsbyrån. Det stöder därför ett effektivt genomförande av de bestämmelser om ledningssystem som ingår i genomförandebestämmelserna för organisationer.

Easa stöder den säkerhetsdatadrivna inriktningen på tillsynen över luftfartsbranschen genom att som en del av den europeiska flygsäkerhetsplanen förteckna och beskriva de viktigaste risker och säkerhetsproblem som är tillämpliga på varje område. Metoderna för riskbaserad tillsyn gjordes också tillgängliga för medlemsstaterna och diskuteras regelbundet med det tekniska organet för säkerhetsledning<sup>33</sup>.

---

33 [Easas rapporteringsmall \(europa.eu\)](https://easas.europa.eu/easa/rapporteringsmall).

#### 4. FRÄMJANDE AV SÄKERHETEN I EUROPA<sup>34</sup>

Säkerhetsfrämjandet är en viktig del av ett säkerhetsprogram och en effektiv säkerhetsledning. Säkerhetsrisker kan minskas genom att öka medvetenheten om lärdomar som dragits på säkerhetsområdet, förmedla bästa praxis och förklara säkerhetsförfaranden och säkerhetsregler. I det europeiska luftfartssystemet ingår detta i upprätthållandet av en god säkerhetskultur.

När så är möjligt används säkerhetsfrämjande som ett lätt och effektivt alternativ till reglering och tillsyn. Det stöder en bättre förståelse av EU:s regler för civil luftfart och ger mer information om säkerhetsinformation och analysresultat. Strategin ger fortlöpande information om ett brett spektrum av säkerhetsfrågor på områdesnivå, med det tekniska innehållet anpassat till målgruppen (från avancerat innehåll för specialiserad personal till grundläggande information för allmänheten). Ett stort antal kommunikationsverktyg används för att sprida säkerhetsmeddelanden, inklusive sociala medier.

Säkerhetsfrämjandet omfattar allmänt eller målinriktat arbete som har till syfte att överföra och sprida säkerhetsinformation till berörda parter inom luftfartssektorn. Verksamheten baseras på EU:s process för hantering av säkerhetsrisker, som analyserar data och skapar åtgärder för att minska säkerhetsrisker, enligt beskrivningen i [kapitel 2](#).

Ett antal säkerhetsfrämjande åtgärder vidtas av medlemsstaterna på nationell nivå och beskrivs närmare i medlemsstaternas statliga säkerhetsprogram. Detta samordnas av Easa genom nätverket för främjande av säkerhet, som inrättats som ett frivilligt partnerskap mellan Easa, medlemsstaterna och andra luftfartsorganisationer. Syftet med nätverket för främjande av säkerhet är att förbättra flygsäkerheten i Europa genom att tillhandahålla en samarbetsram för säkerhetsfrämjande verksamhet i medlemsstaterna.

För ömsesidig nytta och ett gemensamt syfte utbyter medlemmarna i nätverket för främjande av säkerhet information, samordnar verksamhet, samarbetar och delar gemensamma verksamheter och samverkar för att öka kapaciteten för verksamheter, bland annat för utformning, utveckling, offentliggörande, översättning och spridning av säkerhetsinformation. Nätverket för främjande av säkerhet utforskar också gemensamma verktyg och utvecklar metoder för att mäta ändamålsenligheten hos de säkerhetsfrämjande produkter som har spridits.

På europeisk nivå leds och samordnas de flesta säkerhetsfrämjande verksamheterna av Easa. I detta sammanhang har Easa byggt upp en integrerad programplanering som säkerställer att säkerhetsfrämjande verksamhet och regleringsverksamhet åtgärdar säkerhetsrisker på effektivast möjliga sätt och kompletterar varandra på vissa områden. I detta sammanhang skapar Easa särskilda europeiska säkerhetsfrämjande paket beroende på det operativa området och de säkerhetsfrågor som främjas med målet att öka räckvidden för säkerhetsfrämjande produkter. Detta görs med hjälp av varumärkena ”Together4Safety” för professionell, kommersiell luftfartsverksamhet och ”The Aviator’s Club” för allmänflyg med privata piloter. Parallellt med detta förstärks partnerskapsverksamheten på säkerhetsområdet med hela skalan

---

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

av operativa berörda parter på områdesnivå, omfattande kommersiell luftfart (inklusive flygplatser och flygledningstjänst), rotorluftfartyg, allmänflyg och drönare. Med tanke på att olika berörda parter inom luftfarten har mycket olika behov när det gäller informations- och kommunikationskanaler säkerställer den områdesbaserade strategin att säkerhetsfrämjandet kan tillgodose de särskilda behoven hos varje del av luftfartssektorn. Varje område har ett särskilt område på Easas webbplats, och de första tre har sina egna områdeswebbplatser för att stärka samordningen med berörda parter.

I början av 2019 lanserade Easa en ny strategi för främjande av säkerhet som använder en alltmer proaktiv strategi för hur Easa kommunicerar med den europeiska luftfartssektorn. Genom Easas Together4Safety och Aviator's Club (för allmänflyg) strävar Easa efter att bli en ledare för säkerhetsfrämjande åtgärder i Europa och världen med ett erkänt varumärke som skapar intresse, engagemang och bidrar till att förbättra säkerheten.

## 4.1 Verksamhet på EU-nivå

### 4.1.1 Säkerhetskommunikation

Förmedlingen av säkerhetsinformation bidrar till att bygga upp en stark säkerhetskultur. Säkerhetskommunikationsprodukter i EU omfattar säkerhetsanalysrapporter, publikationer, broschyrer och affischer, audiovisuellt material, hjälpmedel, manualer och handledningar, planer och program, workshoppar och andra säkerhetsevenemang. En kanal för säkerhetsfrämjande innehåll som kombinerar de mest effektiva resultatpaketen för det aktuella säkerhetsämnet utarbetas för varje uppgift. Resultaten främjas genom sociala medier och genom Easas samarbetspartner för att maximera räckvidden för säkerhetsmeddelandena.

#### 4.1.1.1 Obligatorisk säkerhetskommunikation

Enligt förordning (EU) 2018/1139 ska Easa offentliggöra en [årlig säkerhetsöversyn](#)<sup>35</sup> för att hålla allmänheten informerad om den allmänna säkerhetsnivån inom den civila luftfarten. I den årliga säkerhetsöversynen presenteras information om europeisk och global säkerhet inom den civila luftfarten (se [avsnitt 2.3.3](#)).

Förordning (EU) nr 996/2010 kräver inrättandet av en databas för säkerhetsrekommendationer. Databasen är tillgänglig för allmänheten på [internet](#)<sup>36</sup>.

#### 4.1.1.2 Frivillig säkerhetskommunikation

Easa offentliggör [säkerhetsinformationsbulletiner](#)<sup>37</sup> för att informera berörda parter. Säkerhetsinformationsbulletinerna är allmänt tillgängliga och ses över och uppdateras

---

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

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

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

regelbundet. Easa offentliggör också en lägesrapport om uppföljningen av [säkerhetsrekommendationer](#)<sup>38</sup>.

#### 4.1.1.3 Workshoppar och konferenser om säkerhetsfrågor

Easa driver säkerhetskampanjer om specifika säkerhetsproblem som har sitt upphov i händelser, konstaterade säkerhetsrisker, framväxande problem eller säkerhetsanalyser.

Easa anordnar också regelbundna workshoppar och konferenser som används för att sprida säkerhetsinformation till de europeiska berörda parter och för att ge tillfälle till diskussioner om säkerhetsrelaterade frågor, inklusive resultaten av inspektioner. Dessutom anordnar Easa årligen en säkerhetskonferens.

Kommissionen anordnar regelbundet konferenser och seminarier om frågor som rör flygsäkerhet. Dessutom anordnar den workshoppar och aktiviteter för att främja en korrekt spridning och förståelse av vissa säkerhetsbestämmelser, till exempel förordningarna (EU) nr 376/2014 och (EU) nr 996/2010.

#### 4.1.1.4 Information på internet

Ett brett spektrum av information och dokumentation är allmänt tillgänglig på [Easas webbplats](#)<sup>39</sup> och på Europeiska kommissionens webbplats för den [europeiska flygsäkerhetspolicyn](#)<sup>40</sup>.

Dessutom används ofta nätverk med begränsad tillgång för utbyte av säkerhetsrelaterad information mellan Easa, kommissionen och medlemsstaterna samt med luftfartsbranschen.

## 4.2 Utbildning på EU-nivå

I EU omfattar utbildningsverksamheten de luftfartsorganisationer som deltar i genomförandet av det europeiska flygsäkerhetsprogrammet: medlemsstaternas nationella behöriga myndigheter, myndigheter för säkerhetsutredning och branschen.

Enligt förordning (EU) nr 376/2014 ska kommissionen och Easa stödja medlemsstaterna med lämplig utbildning.

Enligt förordning (EU) 2018/1139 är organisationer och behöriga myndigheter ansvariga för att upprätthålla nivån på utbildningen av sina anställda så att dessa har en tillräckligt hög kompetensnivå för att kunna utföra sina uppgifter på rätt sätt. Dessutom är de behöriga myndigheterna skyldiga att med relevant utbildning underlätta för organisationer att fullgöra sina skyldigheter när det gäller att genomföra ett ledningssystem, när så är möjligt eller lämpligt.

---

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

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

40 [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm).

Dessutom tas ny utbildningskapacitet fram för att se till att alla som berörs har den kompetens som krävs för att ett resultatbaserat tillvägagångssätt ska kunna genomföras med framgång.

Easa strävar efter att upprätthålla en hög kunskaps- och kompetensnivå samtidigt som den håller sig uppdaterad om den senaste utvecklingen inom luftfarten på sina verksamhetsområden. Easa utvecklar och tillhandahåller utbildningskurser för sina anställda och personal vid medlemsstaternas behöriga myndigheter.

Easa har också utvecklat och upprätthåller ett e-examinationssystem via sin webbplats, baserat på en databas med provfrågor. Denna tjänst erbjuds på frivillig basis till studenter vid utbildningsorganisationer eller studenter som bedrivit självstudier genom ett system med etablerade examinationscentrum, som ger möjlighet att erhålla ett certifikat.

Dessutom bistår Easa partnermyndigheter med att fullgöra sina internationella åtaganden (t.ex. Icao- och EU-bestämmelser) och genomför EU:s samarbetsprojekt på området civil luftfart i flera regioner i världen, däribland i EU:s grannländer, Asien och Stillahavsområdet, Afrika och Latinamerika.

## FÖRKORTNINGAR

ACAS	Flygburet kollisionsavvärjande system
ALoSP	Godtagbar säkerhetsprestandanivå
AMC	Godtagbara sätt att uppfylla kraven
AMS	Ledningstjänster för trafik på plattan
ANS	Flygtrafiktjänster
AOC	Drifttillstånd
ATM	Flygledningstjänster
BIS	Bästa interventionsstrategi
CAEP	Kommittén för luftfartsmiljöskydd (Icao)
CAMO	Organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet – Bilaga Vc (Del-CAMO) till kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014
CAO	Kombinerad organisation som svarar för fortsatt luftvärdighet – Bilaga Vc (Del-CAMO) till kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014
CC	Kabinbesättning – Bilaga V (Del-CC) till kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011
CS	Certifieringsspecifikation
DAT	Datatjänstleverantörer – Bilaga VII till förordning (EU) 2017/373
DS	Detaljerad specifikation
DTO	Deklarerad utbildningsorganisation
Easa	Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet
EASP	Europeiska flygsäkerhetsprogrammet
EASPG	Planeringsgruppen för det europeiska luftfartssystemet (Icao)
Eccairs	Europeiska samordningscentret för rapporteringssystem för flygtillbud
ECDC	Europeiska centrumet för förebyggande och kontroll av sjukdomar

Echa	Europeiska kemikaliemyndigheten
ECR	Europeiska centrala upplaget
EEA	Europeiska miljöbyrån
Efta	Europeiska frihandelssammanslutningen
ENCASIA	Europeiskt nätverk för myndigheter för säkerhetsutredning inom civil luftfart
EPAS	Europeiska flygsäkerhetsplanen
ETS	Utsläppshandelssystem (EU)
EU	Europeiska unionen
EUR RASP	Regionala flygsäkerhetsplanen för EUR-regionen (Icao)
EUR RESG	EUR-regionens regionala expertsäkerhetsgrupp (Icao)
EUR/NAT	Europa/Nordatlanten (Icaos regionkontor)
FAB	Funktionella luftrummblock
FSTD	Utbildningshjälpmedel för flygsimulering
GANP	Global flygtrafikplan
GASeP	Global luftfartsskyddsplan
GASP	Global flygsäkerhetsplan (Icao)
G-HRC	Global högriskkategori av händelse
GM	Vägledande material
Iata	Internationella lufttransportorganisationen
Icao	Internationella civila luftfartsorganisationen
LUC	Certifikat för operatörer av lätta UAS
MST	Medlemsstatsavgift (EPAS)
NASP	Nationell flygsäkerhetsplan
NCC	Icke-kommersiell flygdrift med komplexa motordrivna luftfartyg – bilaga VI (Del-NCC) till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012
NoAs	Nätverk av flygsäkerhetsanalytiker

Del 21	Bilaga I till förordning (EU) nr 748/2012 – certifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt av konstruktions- och tillverkningsorganisationer
Del-145	Bilaga II till förordning (EU) nr 1321/2014 – godkännande av underhållsorganisation
Del-147	Bilaga IV till förordning (EU) nr 1321/2014 – krav för organisationer för underhållsutbildning
Del-26	Bilaga I till förordning (EU) 2015/640 – ytterligare luftvärdighetsspecifikationer för driften
Del-66	Bilaga III till förordning (EU) nr 1321/2014 – personal med behörighet att certifiera underhåll
Del-AIS	Bilaga VI till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för leverantörer av flygbriefingtjänst
Del-ARA	Bilaga VI till förordning (EU) nr 1178/2011 – myndighetskrav för flygande personal
Del-ARO	Bilaga II till förordning (EU) nr 965/2012 – myndighetskrav för flygverksamhet
Del-ART	Bilaga 2 till förordning (EU) nr 452/2014 – myndighetskrav för auktorisation av operatörer från tredjeland
Del-ASM	Bilaga X till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för leverantörer av lufrumsplanering
Del-ATFM	Bilaga IX till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för leverantörer av flödesplanering
Del-ATM/ANS.AR	Bilaga II till förordning (EU) 2017/373 – krav för behöriga myndigheter – tillsyn över tjänster och andra nätverksfunktioner för flygledningstjänst
Del-ATM/ANS.OR	Bilaga III till förordning (EU) 2017/373 – gemensamma krav för tjänsteleverantörer
Del-ATS	Bilaga IV till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för leverantörer av flygtrafikledningstjänster
Del-BFCL	Bilaga III till förordning (EU) 2018/395 – krav för licensiering av flygbesättningar för ballonger
Del-BOP	Bilaga II till förordning (EU) 2018/395 – ballongflygningsverksamhet
Del-CAMO	Bilaga Vc till förordning (EU) nr 1321/2014 – organisationer som svarar för fortsatt luftvärdighet

Del-CNS	Bilaga VIII till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för leverantörer av kommunikations-, navigerings- eller övervakningstjänster
Del-DAT	Bilaga VII till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för datatjänstleverantörer
Del-DEF	Bilaga I till förordning (EU) 2018/395 – definitioner (ballonger) Bilaga I till förordning (EU) 2018/1976 – definitioner (segelflygplan)
Del-FCL	Bilaga I till förordning (EU) nr 1178/2011 – certifiering av flygbesättningar
Del-FPD	Bilaga XI till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för leverantörer av tjänster som avser utformning av flygprocedurer
Del-M	Bilaga I till förordning (EU) nr 1321/2014 – krav för fortsatt luftvärdighet
Del-MED	Bilaga IV till förordning (EU) nr 1178/2011 – krav för medicinsk certifiering av piloter, kabinbesättningens medicinska lämplighet, certifiering av flygläkare och kvalifikationer för allmänpraktiserande läkare och företagsläkare
Del-MET	Bilaga V till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för leverantörer av flygvädertjänst
Del-ML	Bilaga I till förordning (EU) nr 1321/2014 – krav för fortsatt ”lätt” luftvärdighet
Del-NCC	Bilaga VI till kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 – icke-kommersiell flygdrift med komplexa motordrivna luftfartyg
Del-NCO	Bilaga VII till förordning (EU) nr 965/2012 – icke-kommersiell flygdrift med andra luftfartyg än komplexa motordrivna luftfartyg
Del-NM	Bilaga XII till förordning (EU) 2017/373 – särskilda krav för nätverksförvaltaren
Del-ORA	Bilaga VII till förordning (EU) nr 1178/2011 – organisationskrav för flygbesättningar
Del-ORO	Bilaga III till förordning (EU) nr 965/2012 – organisationskrav för flygdrift
Del-PERS	Bilaga XIII till förordning (EU) 2017/373 – krav för tjänstleverantörer i fråga om personalutbildning och kompetensbedömning
Del-SAO	Bilaga II till förordning (EU) 2018/1976 – segelflygverksamhet

Del-SFCL	Bilaga III till förordning (EU) 2018/1976 – krav för licensiering av flygbesättningar för segelflygplan
Del-SPA	Bilaga V till förordning (EU) nr 965/2012 – särskilt godkännande
Del-SPO	Bilaga VIII till förordning (EU) nr 965/2012 – specialiserad flygverksamhet
Del-T	Bilaga Va till förordning (EU) nr 1321/2014 – fortsatt luftvärdighet för luftfartyg som är registrerade i ett tredjeland och som drivs av EU-operatörer eller av operatörer som har sin hemvist i EU
Del-TCO	Bilaga 1 till förordning (EU) nr 452/2014 – operatörer från tredjeland
FoI	Forskning och innovation
Reach	Registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier
RMT	Regleringsavgift (EPAS)
RSOO	Regional organisation för säkerhetstillsyn
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (säkerhetskontroll av utländska luftfartyg).
SERA	Standardiserade europeiska luftfartsregler – förordning (EU) nr 923/2012
SES	Gemensamt europeiskt luftrum
Sesar	Single European Sky ATM Research.
SIA	Myndighet för säkerhetsutredning
SIB	Säkerhetsinformationsbulletin
SPAS	Statlig flygsäkerhetsplan
SPI	Indikatorer för säkerhetsprestanda
SPT	Säkerhetsfrämjande avgift (EPAS)
SRIS	Informationssystemet för säkerhetsrekommendationer
SSP	Statligt säkerhetsprogram
SSPIA	Bedömning av genomförandet av det statliga säkerhetsprogrammet
SYS 2.0	Standardiseringsinspektion på området ”systemverktyg för

	säkerhetshantering” (Systemic enablers for safety management, SYS). 2.0 avser fas II, där den inledande inspektionens omfattning utvidgas till att omfatta bedömningen av det faktiska genomförandet av det statliga säkerhetsprogrammet och den statliga planen för flygsäkerhet.
TCO	Operatör från tredjeland
EUF-fördraget	Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt
UAS	System för obemannade luftfartyg
USOAP	Allmänna programmet för granskning av säkerhetstillsynen (Universal Safety Oversight Audit Programme) (Icao)
USSP	Leverantör av U-space-tjänster