

Bruxelles, den 25. november 2014
(OR. en)

15733/14

Interinstitutionel sag:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

RAPPORT

fra:	Generalsekretariatet for Rådet
til:	Rådet
Tidl. dok. nr.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
Komm. dok. nr.:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Vedr.:	<i>Forberedelse af samlingen i Rådet (<u>transport, telekommunikation og energi</u>) den 3. december 2014</i> Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester (SES II+, EASA-forordningen) - Generel indstilling

I. INDLEDNING

Den 12. juni 2013 forelagde Kommissionen Rådet og Europa-Parlamentet to lovgivningsforslag for at ajourføre forordningerne om det fælles europæiske luftrum og fremskynde deres gennemførelse. SES II+-pakken har til formål at forbedre det europæiske lufttrafiksystems konkurrenceevne og videreudvikle initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum (SES), som blev iværksat i 2004. Det overordnede formål med SES-initiativet er at forbedre lufttrafikkens nuværende sikkerhedsstandarder, bidrage til en bæredygtig udvikling af lufttrafiksystemet samt forbedre præstationerne generelt i det europæiske system for lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS).

I den forbindelse vil omarbejdningen af de eksisterende fire SES II-forordninger (det omarbejdede forslag) og ændringerne i forordningen om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EASA-forslaget) forenkle lovgivningsrammen, fjerne overlapninger mellem de gældende regler, forbedre tilsynssystemet og revidere de gældende regler med henblik på at forbedre præstationerne generelt inden for lufttrafikstyring. De centrale problemer, som forslagene tager fat på, er den utilstrækkelige effektivitet i forbindelse med udøvelsen af luftfartstjenester og fragmenteringen af lufttrafikstyringssystemet (ATM-systemet).

Formålene med ændringerne i EASA-forslaget går mere specifikt ud på at tilpasse EASA-forordningens nuværende anvendelsesområde til SES-lovgivningsrammen, fjerne mismatchet mellem de to og indarbejde koncepterne om SES-interoperabilitet. Forslaget ajourfører også EASA-forordningen, idet det tager hensyn til den seneste udvikling i SESAR-forskningsprogrammet og harmoniserer det med henholdsvis fælleserklæringen og den fælles tilgang fra Europa-Parlamentet, Rådet og Europa-Parlamentet samt Kommissionen vedrørende decentrale agenturer (den fælles tilgang).

II. ARBEJDET I RÅDET

Kommissionen fremlagde SES 2+-pakkens forslag og konsekvensanalysen heraf for Luftfartsgruppen den 2. september 2013. De fleste delegationer vurderede i deres reaktioner forslagene som værende forhastede, eftersom gennemførelsen af den foregående lovpakke endnu ikke har kunnet vise sit fulde potentiel. De understregede også risikoen for, at hyppige ændringer i den nuværende SES-struktur fører til uhensigtsmæssige resultater, som strider mod det overordnede mål om effektivitet. I tillæg til medlemsstaternes negative synspunkter begyndte den detaljerede gennemgang af SES 2+-pakken på gruppeniveau først under det italienske formandskab i juli 2014, der arbejdede videre med de to lovgivningsforslag parallelt.

For at opnå hurtige fremskridt med SES 2+-pakken som helhed fulgte formandskabet en begrænset tilgang i forhold til EASA-forordningen og undersøgte kun de artikler i forslaget, som er direkte forbundet med SES-omarbejdningens forslag. Delegationerne glædede sig over formandskabets fokuserede og resultatorienterede tilgang samt evaluerede Kommissionens plan om i løbet af 2015 at forelægge et særskilt forslag om revision af hele EASA-forordningen. De fandt, at visse grundlæggende spørgsmål vedrørende agenturets status og rolle, f.eks. dets navn og finansieringsstruktur, bør ansues mere bredt i lyset af agenturets ansvarsområder og ikke ud fra ATM's perspektiv, der er SES II+-pakkens hovedfokus.

Den planlagte revision af EASA-forordningen vil muliggøre en tilbundsgående gennemgang af disse grundlæggende og bredere spørgsmål. Det vedlagte udkast til generel indstilling dækker derfor kun et udvalg af artikler og ser bort fra Kommissionens forslag, hvad de resterende artikler angår.

III. GENERELLE BEMÆRKNINGER

Generelt glædede medlemsstaterne sig over Kommissionens hensigt om at forenkle og afklare den eksisterende lovgivningsramme for initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum og støttede EASA-forordningens tilpasning til bestemmelserne i SES-omarbejdningens forslag. Et strømlinet, ensartet regelsæt, navnlig når det gælder tekniske bestemmelser om f.eks. interoperabilitet og certificering inden for ATM/ANS, giver en merværdi ved at fjerne overlapninger med SES-forordningen. De adskiller klart den økonomiske regulering af SES i omarbejdningens forslag fra de tekniske aspekter af SES, hvor agenturet er tildelt en specifik rolle med at sikre regulering og tilsyn med ATM/ANS-aktiviteter.

I forlængelse af det intensive arbejde på gruppeniveau gennemgik og godkendte De Faste Repræsentanternes Komité udkastet til generel indstilling på mødet den 21. november 2014. Ved denne lejlighed anmodede ES om en afklaring fra Kommissionen vedrørende EASA-forslagets anvendelse på lufthavne, navnlig lufthavnen i Gibraltar, og lod sin holdning være afhængig af en erklæring fra Kommissionen med henblik herpå. Kommissionens tjenestegrene bekræftede, at EASA-forslaget som sådan ikke dækker lufthavne og gav tilsagn om at fremlægge en relevant erklæring til optagelse i Rådets protokol¹.

En oversigt over det hidtidige arbejde findes nedenfor, og mindre tekniske rettelser til teksten er angivet med fede typer og (i den engelske udgave) overstregning.

UK opretholder fortsat parlamentarisk undersøgelsesforbehold med hensyn til forslaget.

IV. BEMÆRKNINGER TIL BESTEMTE SPØRGSMÅL

a) Militære aspekter

Kommissionen foreslog at udvide EASA-forslagets anvendelsesområde for at sikre, at militære tjenesteudbydere overholder de civile lufttrafikregler, når de yder tjenester til den civile trafik. Fra drøftelsernes start har det ændrede anvendelsesområde mødt stærk modstand hos medlemsstaterne, som fandt, at deres reguleringsmæssige uafhængighed ikke respekteres, hvis militæret underkastes SES-reglerne. Efter en omfattende drøftelse med medlemsstaternes militære eksperter og Det Europæiske Forsvarsagentur den 14. oktober 2014 konkluderede formandskabet, at EASA-forordningens anvendelsesområde skal forblive uændret, og militærets eksisterende forpligtelse til at frembyde et sikkerhedsniveau, som mindst er lige så effektivt som de væsentlige krav, der gælder for civile tjenesteudbydere, vil fortsat finde anvendelse.

¹ En tilsvarende erklæring var allerede blevet fremsat på tidspunktet for vedtagelsen af den sidste ændring af EASA-forordningen, forordning (EF) nr. 1108/2009 (jf. dok. 12955/09 ADD 1).

b) Certificeringer og erklæringer om interoperabilitet

Leveringen af luftfartstjenester er underlagt certificering fra EASA eller de nationale tilsynsmyndigheder og hvad visse tjenester angår egenerklæring fra tjenesteudbyderen. Disse principper er fastlagt i artikel 8 i SES-omarbejdningforslaget, men EASA-forordningen indeholder de grundlæggende regler, nemlig de væsentlige krav, lufttrafiktjenesteudøvere skal overholde (artikel 8b og bilag Vb). De dermed forbundne beføjelsesbestemmelser for gennemførelse og yderligere ændring af disse bestemmelser (artikel 8b) og EASA's dermed forbundne ansvarsområder (artikel 22a) er også fastlagt i EASA-forordningen.

Hvad angår kvalificerede organer, som kan tillægges nationale myndigheders tilsynsfunktioner, følger SES-omarbejdningforslaget og EASA-forordningen en tilsvarende struktur. SES-omarbejdningforslaget udstikker den overordnede ramme for disse organer, mens bilag V i EASA-forslaget indeholder de kriterier, de skal opfylde.

Ovenstående grundlæggende struktur bevares, og samtidig er de berørte bestemmelser blevet strømlinet og afklaret på gruppeniveau. En fælles definition af "erklæring" og et fælles bilag for kvalificerede organer er således kun blevet bibeholdt i EASA-forslaget for at fjerne overlappningen med SES-lovgivningsrammen. Agenturets ansvarsområder med hensyn til certificeringer og erklæringer er også blevet præciseret. Desuden har flere delegationer i et yderligere skridt hen imod en specificering af agenturets ansvarsområder positivt noteret muligheden for, at de væsentlige krav kan præciseres nærmere på EU-niveau. I betragtning af de mere vidtrækkende konsekvenser af denne nye, centraliserede og harmoniserede tilgang til EASA's ansvarsområder anså delegationerne det dog for mere passende at undersøge denne mulighed i forbindelse med den overordnede revision af EASA-forordningen i 2015.

c) En route-afgifter

I begge SES II+-forslag fremsatte Kommissionen ændringsforslag med henblik på at tilføje en route-afgifter som en kilde til finansiering af agenturets stigende ATM-relaterede aktiviteter. I SES-konteksten var den bagvedliggende årsag til denne ændring, at Eurocontrols ekspertise blev migreret til at udføre opgaver, som siden vedtagelsen af SES II-forordningerne er blevet overdraget til EASA. Eftersom Kommissionen i nuværende fase ikke kunne give delegationerne forsikringer om de praktiske aspekter af en sådan overførsel fra Eurocontrols institutionelle ramme, er afgørelsen om denne ekstra finansieringskilde imidlertid blevet udskudt indtil drøftelserne om EASA's overordnede finansieringsstruktur finder sted i forbindelse med revisionen af EASA-forordningen i 2015.

d) Delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter

Den generelle indstilling ajourfører kun i to tilfælde bestemmelserne om delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, nemlig vedrørende væsentlige krav (artikel 8b) og vedrørende gebyrer og afgifter (artikel 64). Medtagelsen af de tilsvarende standardartikler 65a-65c afspejler disse ændringer, mens det med hensyn til resten af bestemmelserne er hensigten, at de hidtidige udvalgsprocedureregler, der er fastlagt i artikel 65 i forordning (EF) 216/2008, fortsat skal anvendes.

V. ARBEJDET I EUROPA-PARLAMENTET

Europa-Parlamentet udpegede David-Maria SASSOLI til ordfører i sagen og vedtog den 12. marts 2014 sin førstebehandlingsholdning.

VI. KONKLUSION

På baggrund af ovenstående opfordres Rådet til på sin samling den 3. december 2014:

- at gennemgå teksten i bilag I til denne rapport og vedtage en generel indstilling
- at notere sig den erklæring, som Kommissionen fremlægger, og optage den i Rådets protokol.

Artikel 1
Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på:

- a) konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og anvendelse af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat samt personale og organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af sådant materiel, sådanne dele og sådant apparatur
- b) personale og organisationer, der beskæftiger sig med luftfartøjsoperationer
- c) udformning, vedligeholdelse og drift af flyvepladser samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed uanset fællesskabslovgivningen eller den nationale lovgivning om miljø og fysisk planlægning, sikring af flyvepladsers omgivelser
- d) konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af flyvepladsudstyr samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed
- e) konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af systemer og komponenter til lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS) samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed
- f) ATM/ANS samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed.

2. Denne forordning finder ikke anvendelse på:

- a) materiel, dele, apparatur, personale og organisationer som nævnt i stk. 1, litra a) og b), og når de udfører militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings-, kystvagts- eller lignende aktiviteter eller tjenester. Medlemsstaterne forpligter sig til at sikre, at der under udførelsen af sådanne opgaver, så vidt det er praktisk gennemførligt, tages behørigt hensyn til denne forordnings formål
- b) flyvepladser eller dele heraf samt udstyr, personale og organisationer som omhandlet i stk. 1, litra c) og d), som kontrolleres og drives af militæret
- c) ATM/ANS, herunder systemer og komponenter, personale og organisationer som omhandlet i stk. 1, litra e) og f), som leveres eller stilles til rådighed af militæret. Medlemsstaterne sørger for, at de i dette stykkes litra a) omhandlede luftfartøjer, hvis det er relevant, holdes adskilt fra andre luftfartøjer.

3. Med forbehold af artikel 8 i forordning (EU) nr. (XXXX/XXX) om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning) sikrer medlemsstaterne, så vidt det er praktisk gennemførligt, at alle militære anlæg, der er åbne for offentligheden, og som er nævnt i stk. 2, litra b), eller tjenester, der leveres af militært personale til offentligheden, og som er nævnt i stk. 2, litra c), frembyder et sikkerhedsniveau, som mindst er ligeså effektivt som det, der kræves af de væsentlige krav som defineret i bilag Va og Vb.

Artikel 2

Målsætninger

1. Hovedformålet med denne forordning er at fastlægge og opretholde et højt ensartet sikkerhedsniveau for civil luftfart i Europa.
2. Øvrige formål er, inden for de områder, der er omfattet af denne forordning:
 - a) at sikre et højt ensartet miljøbeskyttelsesniveau
 - b) at fremme den frie bevægelighed for varer, personer og tjenesteydelser
 - c) at fremme omkostningseffektiv regulering og certificering og at undgå overlapning på nationalt og europæisk plan
 - d) at bistå medlemsstaterne med opfyldelsen af deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at fastlægge et grundlag for fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af dens bestemmelser, og ved at sikre, at der i denne forordning og i gennemførelsesbestemmelserne hertil tages behørigt og rettidigt hensyn til konventionens bestemmelser, især ICAO-standarder
 - e) at udbrede Fællesskabets opfattelse af standarder og regler for civil luftfartssikkerhed i hele verden ved at etablere et passende samarbejde med tredjelande og med internationale organisationer
 - f) at tilvejebringe lige vilkår for alle aktører på det indre marked for luftfart
 - g) at støtte udviklingen og gennemførelsen af ATM-masterplanen
 - h) at regulere civil luftfart på en måde, der står i et rimeligt forhold til arten af hver aktivitet.

3. Gennemførelsen af formålene i stk. 1 og 2 sker ved:

- a) udarbejdelse, vedtagelse og ensartet anvendelse af alle nødvendige retsforskrifter
- b) anerkendelse, uden yderligere krav, af certifikater, licenser, godkendelser og andre dokumenter, der er udstedt for materiel, personale og organisationer i henhold til denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil
- c) oprettelse af et uafhængigt europæisk luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet")
- d) de nationale luftfartsmyndigheders og agenturets ensartede gennemførelse af alle nødvendige retsforskrifter inden for deres respektive ansvarsområder.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- a) "stadigt tilsyn": det arbejde, der skal udføres for at kontrollere, at betingelserne for et certifikats udstedelse eller for en erklærings dækning til stadighed overholdes til enhver tid i certifikatets eller erklæringens gyldighedsperiode, samt gennemførelse af eventuelle beskyttelsesforanstaltninger
- b) "Chicagokonventionen": konventionen angående international civil luftfart med bilag, undertegnet den 7. december 1944 i Chicago
- c) "materiel": luftfartøjer, motorer og propeller

- d) "dele og apparatur": instrumenter, udstyr, mekanismer, dele, apparater, tilbehør, software eller ekstraudstyr, herunder kommunikationsudstyr, som anvendes eller er bestemt til at anvendes ved operationer eller kontrol med et luftfartøj under flyvning
- da) "ATM/ANS-komponenter": komponenter, jf. definitionen i artikel 2, nr. 19), i forordning (EU) nr. XXX/XXX om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning)
- e) "certificering": enhver form for anerkendelse af, at materiel, dele eller apparatur samt organisationer eller personer opfylder gældende krav, herunder denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil, samt udstedelse af det relevante certifikat som bevis for denne overensstemmelse
- ea) "erklæring": i forbindelse med ATM/ANS, en skriftlig erklæring:
 - i) om kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med visse flyveinformationstjenester, jf. artikel 8b, stk. 3,
 - ii) om kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar for organisationer, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling og vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter, jf. artikel 8b, stk. 4,
 - iii) om systemers og komponenters overensstemmelse eller anvendelsesegnethed udstedt af en organisation, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter, jf. artikel 8b, stk. 5a,
 - iv) om verifikation af et system, der skal tages i anvendelse, udstedt af en tjenesteudøver, jf. artikel 8b, stk. 5a,

- f) "kvalificeret organ": et organ, som kan tildeles [...] særlige certificerings- eller tilsynsopgaver af agenturet eller en national luftfartsmyndighed under agenturets eller myndighedens kontrol og ansvar
- g) "certifikat": enhver godkendelse eller licens eller ethvert andet dokument udstedt som følge af certificering
- h) "operatør": enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere med et eller flere luftfartøjer eller en eller flere flyvepladser
- i) "erhvervsmæssig operation": en anvendelse mod betaling eller en anden form for vederlag af et luftfartøj, der er tilgængelig for offentligheden eller, når anvendelsen ikke er tilgængelig for offentligheden, udføres i henhold til en kontrakt mellem en operatør og en kunde, hvor kunden ikke udøver kontrol over operatøren
- j) "kompleks motordrevet luftfartøj":
- i) en flyvemaskine
 - med en højst tilladt startmasse på over 5 700 kg, eller
 - med en godkendt maksimal kabinekonfiguration på over 19 passagersæder, eller
 - certificeret til operation med en minimumsbesætning på mindst to piloter, eller
 - med en eller flere turbinemotor(er) eller mere end en turbopropmotor, eller
 - ii) en helikopter
 - med en højst tilladt startmasse på over 3 175 kg, eller
 - med en godkendt maksimal kabinekonfiguration på over ni passagersæder, eller
 - certificeret til operation med en minimumsbesætning på mindst to piloter, eller
 - iii) et luftfartøj med kipbar rotor

- k) "flyvesimulatortræningsanordninger": alle anordninger, hvormed flyveforhold simuleres på jorden, bl.a. flyvesimulatorer, flyvetræningsanordninger, træningsanordninger til flyve- og navigationsprocedurer og grundlæggende instrumenttræningsanordninger
- l) "rating": en påtegning, der er påført et certifikat, og som omfatter rettigheder, særlige betingelser eller begrænsninger i forbindelse med dette
- m) "flyveplads": et nærmere bestemt område (herunder bygninger, installationer og udstyr) på landjorden eller vandet eller på en fast, fast off-shore eller flydende struktur, der skal bruges enten helt eller delvist til luftfartøjers ankomst, afgang og trafik på jorden
- n) "flyvepladsudstyr": udstyr, apparater, tilbehør, software eller ekstraudstyr, som anvendes eller er bestemt til at bidrage til operation af luftfartøjer på en flyveplads
- o) "forplads": et afgrænset område, hvor luftfartøjer placeres med henblik på at lade passagerer gå om bord og fra borde, af- og pålæsning af post eller fragt, tankning, parkering eller vedligeholdelse
- p) "forpladstjeneste": en tjeneste, der ydes med henblik på at styre luftfartøjers og køretøjers aktiviteter og bevægelser på en forplads
- q) "ATM/ANS": lufttrafikstyringsfunktioner eller -tjenester som defineret i artikel 2, nr. 10), i forordning (EU) nr. XXX/XXX om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning), luftfartstjenester som omhandlet i artikel 2, nr. 4), i samme forordning, herunder de netstyringsfunktioner og -tjenester, som er omhandlet i artikel 17 i samme forordning, og tjenester, der består i datatilblivelse og -bearbejdning og formatering og levering af data til almen lufttrafik til sikkerhedskritiske flyvenavigationsformål
- r) "ATM/ANS-system": enhver kombination af udstyr og systemer, jf. definitionen i artikel 2, nr. 33), i forordning (EU) nr. [XXX/XXX] om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning)

- s) "flyveinformationstjeneste": en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken
- t) "almen lufttrafik": al flyvning, der foretages med civile luftfartøjer, samt al flyvning, der foretages med statsluftfartøjer og herunder militærets, toldvæsenets og politiets luftfartøjer, hvis denne flyvning foretages i overensstemmelse med ICAO's procedurer
- u) "ATM-masterplanen": den plan, som Rådet har godkendt ved Rådets afgørelse 2009/320/EF² i overensstemmelse med artikel 1, stk. 2, i Rådets forordning (EF) nr. 219/2007³ af 27. februar 2007 om oprettelse af et fællesforetagende til udvikling af en ny generation af det europæiske lufttrafikstyringssystem (SESAR)⁴.

Artikel 8b

ATM/ANS

1. Ydelsen af ATM/ANS-tjenester skal opfylde de væsentlige krav i bilag Vb og, så vidt det er praktisk muligt, bilag Va.
2. Der kræves et certifikat for ATM/ANS-ydere. Certifikatet udstedes, når tjenesteudøveren har godtgjort, at vedkommende har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med tjenesteudøverens rettigheder. De rettigheder, der tildeles, og omfanget af de tjenester, der ydes, skal præciseres i certifikatet.
3. Som undtagelse fra stk. 2 kan medlemsstaterne beslutte, at ydere af flyveinformationstjenester kan få mulighed for at afgive en erklæring om, at de er kvalificerede og har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med de tjenester, der ydes.

² EUT L 95 af 9.4.2009, s. 41.

³ EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1.

⁴ EUT L 64 af 2.3.2007, s. 1 som ændret ved Rådets forordning (EF) nr. 1361/2008 og (EU) nr. 721/2014 (EUT L 352 af 31.12.2008 og EUT L 192 af 1.7.2014).

4. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et krav om certificering eller erklæring for organisationer, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter af kritisk betydning for sikkerhed eller interoperabilitet. Certifikater for de pågældende organisationer udstedes, når de har godtgjort, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.
5. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et krav om certificering for ATM/ANS-systemer og -komponenter af kritisk betydning for sikkerhed eller interoperabilitet. Certifikater for de pågældende systemer og komponenter udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at de pågældende systemer og komponenter er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav.
- 5a. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et krav om erklæring fra ATM/ANS-yderen som omhandlet i artikel 3, litra ea), nr. iv), eller fra den organisation, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter som omhandlet i artikel 3, litra ea), nr. iii), for så vidt angår ATM/ANS-systemer og -komponenter af kritisk betydning for sikkerhed eller interoperabilitet.
6. De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 65a([...]stk. 2). Disse foranstaltninger skal navnlig præcisere:
 - a) betingelserne for at yde ATM/ANS i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag Vb og, hvor det er relevant, bilag Va
 - b) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af de detaljerede specifikationer, der skal gælde for ATM/ANS-systemer og -komponenter

- c) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af det certifikat, der er omhandlet i stk. [...] 2, og eventuelt stk. 5
- d) det ansvar, som påhviler indehavere af certifikater
- e) om nødvendigt, vilkårene og procedurerne for erklæringen udstedt af samt for tilsyn med tjenesteudøvere og organisationer, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter som omhandlet i stk. 3-5a
- f) de betingelser, hvorunder der skal nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for flyveoperationer af hensyn til sikkerheden
- g) betingelserne for udsendelse og formidling af obligatoriske oplysninger for at garantere sikkerheden i forbindelse med ATM/ANS-udøvelse
- h) [udgår]
- i) operationelle bestemmelser og ATM/ANS-komponenter, som er påkrævet af hensyn til udnyttelsen af luftrummet.

For så vidt angår ATM/ANS-udøvelse tillægges Kommissionen beføjelse til ved hjælp af delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 65b at ændre eller supplere bilag Vb, når det er nødvendigt af hensyn til den tekniske, operationelle eller videnskabelige udvikling eller sikkerhedsforhold i relation til ATM/ANS, i det fornødne omfang for at nå målene i artikel 2.

7. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger skal:

- a) afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for ATM/ANS og i givet fald være i overensstemmelse med ATM-masterplanen
- b) stå i et rimeligt forhold til de ydede tjenesters type og kompleksitet
- c) tage hensyn til erfaringerne på verdensplan med ATM/ANS og den videnskabelige og tekniske udvikling
- d) udvikles, idet man, så vidt det er praktisk muligt, anvender de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. [XXX/XXX] om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning) og omfatte overgangsordninger med henblik på at sikre kontinuiteten for certifikater, der allerede er tildelt i henhold til nævnte forordning; foranstaltningerne omfatter som udgangspunkt sikkerhedsbestemmelserne i disse forordninger og tager, hvor det er relevant, i tilfælde af fremtidige ændringer hensyn til de seneste videnskabelige og tekniske resultater
- e) give mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til ulykker og alvorlige hændelser.

Artikel 13

Kvalificerede organer

Når et kvalificeret organ tildeles en specifik certificerings- eller tilsynsopgave, sikrer agenturet eller den pågældende nationale luftfartsmyndighed, at et sådant organ opfylder kriterierne i bilag V.

Kvalificerede organer udsteder ikke certifikater eller godkendelser, og de modtager heller ikke erklæringer.

KAPITEL III
DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

AFDELING I
Opgaver

Artikel 17

Agenturets oprettelse og virksomhed

1. Til gennemførelse af denne forordning oprettes et europæisk luftfartssikkerhedsagentur.
2. For at sikre, at den civile luftfartssikkerhed fungerer og udvikler sig tilfredsstillende, skal agenturet:
 - a) påtage sig opgaver og afgive udtalelser i forbindelse med alle forhold, der er omfattet af artikel 1, stk. 1
 - b) bistå Kommissionen med at udarbejde foranstaltninger, der skal træffes med henblik på gennemførelsen af denne forordning. Såfremt disse foranstaltninger omfatter tekniske bestemmelser og navnlig bestemmelser vedrørende fremstilling, konstruktion og operationelle aspekter, kan Kommissionen ikke ændre indholdet af disse uden forudgående koordinering med agenturet. Agenturet yder også Kommissionen den tekniske, videnskabelige og administrative bistand, den har behov for til udførelse af sine opgaver
 - c) træffe de nødvendige foranstaltninger inden for de beføjelser, som denne forordning eller anden EU-lovgivning tillægger det
 - d) foretage de inspektioner og undersøgelser, som er nødvendige for, at det kan udføre sine opgaver
 - e) inden for sit ansvarsområde på medlemsstaternes vegne udføre funktioner og opgaver, som er pålagt dem ved gældende internationale konventioner, navnlig Chicagokonventionen
 - f) støtte medlemsstaternes kompetente myndigheder i forbindelse med udførelsen af deres opgaver ved at skabe et forum for udveksling af oplysninger og ekspertise, som stilles til rådighed af medlemsstaterne på frivillig basis.

Artikel 22a

ATM/ANS

Med hensyn til ATM/ANS omhandlet i artikel 4, stk. 3c, skal agenturet:

- a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kompetente organer foretage inspektion og gennemføre audit af de organisationer, det certificerer
- b) udstede og forny certifikater til organisationer, som er beliggende uden for det territorium, der er omfattet af traktatens bestemmelser, og som er ansvarlige for at levere tjenesteydelser i luftrummet inden for det territorium, hvorpå traktaten finder anvendelse
- c) udstede og forny certifikater for organisationer, der yder fælleseuropæiske tjenester
- ca) udstede og forny certifikater til eller modtage erklæringer fra organisationer, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling og vedligeholdelse af fælleseuropæiske ATM/ANS-systemer og -komponenter
- cb) modtage erklæringer fra de organisationer, det certificerer, som omhandlet i litra b) og c) for så vidt angår ATM/ANS-systemer
- d) ændre, suspendere eller tilbagekalde de relevante certifikater, når de betingelser, i henhold til hvilke de blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis indehaveren af certifikatet ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Efter anmodning fra de berørte medlemsstater varetager agenturet endvidere de opgaver, der er fastsat i litra c)-d) i forhold til andre organisationer.

AFDELING III

Arbejdsmetoder

Artikel 52

Procedurer for udarbejdelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale

1. Snarest muligt efter denne forordnings ikrafttræden fastlægger bestyrelsen gennemsigtige procedurer for afgivelse af de udtalelser og udstedelse af de certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på og det vejledende materiale, der er omhandlet i artikel 18, litra a) og c).

Disse procedurer skal

- a) bygge på den sagkundskab, som medlemsstaternes regeludstedende civile, og i givet fald militære, luftfartsmyndigheder har stillet til rådighed
 - b) om nødvendigt inddrage eksperter fra de relevante berørte parter, herunder militæret, og trække på ekspertise fra Eurocontrol, de relevante europæiske standardiseringsorganer eller andre specialiserede organer
 - c) sikre, at agenturet offentliggør dokumenter og i vidt omfang holder samråd med de berørte parter efter en tidsplan og en procedure, som forpligter det til at reagere skriftligt i forbindelse med samrådsprocessen.
2. Når agenturet i henhold til artikel 19 udarbejder udtalelser, certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på og vejledende materiale, der skal anvendes af medlemsstaterne, indfører det en procedure for høring af medlemsstaterne. Med henblik herpå kan det oprette en arbejdsgruppe, hvortil hver medlemsstat har ret til at udpege en ekspert.
 3. De foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 18, litra a) og c), og de procedurer, som indføres i henhold til stk. 1 i nærværende artikel, offentliggøres i en officiel publikation udgivet af agenturet.

4. Der indføres særlige procedurer for, hvorledes agenturet umiddelbart skal reagere på et sikkerhedsproblem og underrette de relevante berørte parter om de foranstaltninger, de skal træffe.

AFDELING IV
Finansielle bestemmelser

Artikel 59

Budgettet

1. Agenturets indtægter udgøres af:
 - a) et bidrag fra Unionen
 - b) et bidrag fra ethvert europæisk tredjeland, som Unionen har indgået de i artikel 66 omhandlede aftaler med
 - c) gebyrer, som betales af dem, der ansøger om og indehaver de certifikater og godkendelser, agenturet udsteder
 - d) betaling for offentliggørelse, uddannelse og andre tjenester, som leveres af agenturet, og
 - e) eventuelle frivillige finansielle bidrag fra medlemsstaterne, tredjelande eller andre organer, under forudsætning af at sådanne bidrag ikke bringer agenturets uafhængighed og upartiskhed i fare.
 - f) støtte fra Unionens organer til udførelsen af dets opgaver i henhold til artikel 24 i forordning (EU) nr. (XXX/XXXX) om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning)
2. Agenturets udgifter omfatter udgifter til personale, administration, infrastruktur og driftsudgifter.

3. Indtægter og udgifter skal balancere.
4. Budgetterne for reguleringsaktiviteterne og de afgifter, der pålægges og opkræves for certificeringsaktiviteter, behandles separat i agenturets budget.
5. Bestyrelsen udarbejder hvert år på grundlag af et udkast til overslag over indtægter og udgifter et overslag over agenturets indtægter og udgifter for det følgende regnskabsår.
6. Bestyrelsen sender senest den 31. marts det i stk. 4 nævnte overslag, der omfatter en foreløbig stillingsfortegnelse og ledsages af et foreløbigt arbejdsprogram, til Kommissionen og til de lande, som Fællesskabet har indgået aftaler med, jf. artikel 66.
7. Kommissionen sender overslaget til budgetmyndigheden sammen med det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget.
8. På grundlag af overslaget opfører Kommissionen i det foreløbige forslag til Den Europæiske Unions almindelige budget de overslag, som den finder nødvendige for så vidt angår stillingsfortegnelsen, og det tilskud, der skal ydes over det almindelige budget, og forelægger det for budgetmyndigheden i overensstemmelse med traktatens artikel 272.
9. Budgetmyndigheden godkender bevillingerne i form af tilskud til agenturet. Budgetmyndigheden vedtager agenturets stillingsfortegnelse.
10. Budgettet vedtages af bestyrelsen. Det bliver endeligt efter den endelige vedtagelse af Den Europæiske Unions almindelige budget. Det justeres i givet fald i overensstemmelse hermed.

11. Bestyrelsen underretter hurtigst muligt budgetmyndigheden om alle påtænkte projekter, som kan få betydelige finansielle følger for finansieringen af budgettet, navnlig projekter vedrørende fast ejendom såsom leje eller erhvervelse af ejendomme. Den underretter Kommissionen herom.

Når en af budgetmyndighedens parter har meddelt, at den agter at afgive udtalelse, sender den bestyrelsen denne inden seks uger regnet fra datoen for underretningen om projektet.

Artikel 64

Gebyrer og afgifter

1. Der opkræves gebyrer og afgifter for følgende aktiviteter:
 - a) udstedelse og fornyelse af certifikater og for det dermed forbundne stadige tilsyn
 - b) gebyrerne og afgifterne skal afspejle de med de enkelte ydelser faktisk forbundne omkostninger
 - c) behandling af klager
 - d) registrering af erklæringer og de dermed forbundne løbende tilsynsfunktioner inden for ATM/ANS.

Alle gebyrer og afgifter angives og betales i euro.

2. Gebyrer og afgifter fastsættes på et niveau, som sikrer, at den dermed forbundne indtægt i princippet er tilstrækkelig til at dække de fulde omkostninger i forbindelse med den leverede tjeneste. Særligt skal alle agenturets personalerelaterede udgifter i forbindelse med opgaverne i stk. 3, herunder arbejdsgiverens pro-rata indbetaling til pensionsordningen, være reflekteret i disse omkostninger. Disse gebyrer og afgifter, herunder dem, der er opkrævet i 2007, er formålsbestemte indtægter for agenturet.

3. De nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 65a([...]stk. 2). Disse foranstaltninger præciserer især, hvilke aktiviteter der i henhold til artikel 59, stk. 1, litra c), d) og f), skal opkræves gebyrer og afgifter for, gebyrernes og afgifternes størrelse for hver aktivitet samt betalingsmåden. Bestyrelsen høres om udkast til gennemførelsesforanstaltninger.

Artikel 65a

Udvalg

1. Kommissionen bistås af et udvalg. Dette udvalg er et udvalg som omhandlet i forordning (EU) nr. 182/2011.
2. Når der henvises til dette stykke, finder artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011 anvendelse.
3. Afgiver udvalget ikke nogen udtalelse, vedtager Kommissionen ikke udkastet til gennemførelsesretsakt, og artikel 5, stk. 4, tredje afsnit, i forordning (EU) nr. 182/2011 finder anvendelse.

Artikel 65b

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastlagte betingelser.
2. Delegationen af beføjelser i artikel 8b, stk. 6, sidste afsnit, tillægges for en periode på fem år fra *[datoen for offentliggørelsen af denne forordning]*. Delegationen af beføjelser forlænges stiltiende for perioder af samme varighed, medmindre Europa-Parlamentet eller Rådet modsætter sig en sådan forlængelse senest tre måneder inden udløbet af hver periode.
3. Den i artikel 8b, stk. 6, sidste afsnit, omhandlede delegation af beføjelser kan til enhver tid tilbagekaldes af Europa-Parlamentet eller Rådet. En afgørelse om tilbagekaldelse bringer delegationen af de beføjelser, der er angivet i den pågældende afgørelse, til ophør. Den får virkning fra dagen efter offentliggørelsen af afgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* eller på et senere tidspunkt, der angives i afgørelsen. Den berører ikke gyldigheden af delegerede retsakter, der allerede er i kraft.
4. Det er særlig vigtigt, at Kommissionen følger sin sædvanlige praksis og gennemfører høringer med eksperter, herunder medlemsstaternes eksperter, før den vedtager disse delegerede retsakter. Så snart Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 8b, stk. 6, sidste afsnit, træder kun i kraft, hvis hverken Europa-Parlamentet eller Rådet har gjort indsigelse inden for en frist på to måneder fra meddelelsen af den pågældende retsakt til Europa-Parlamentet og Rådet, eller hvis Europa-Parlamentet og Rådet inden udløbet af denne frist begge har informeret Kommissionen om, at de ikke agter at gøre indsigelse. Fristen forlænges med to måneder på Europa-Parlamentets eller Rådets initiativ.

Artikel 65c

Hasteprocedure

[...]

Artikel [x]

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.⁵

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Strasbourg, den

På Europa-Parlamentets vegne

Formand

På Rådets vegne

Formand

⁵ For EUT: "Denne forordning offentliggøres sammen med EASA-forordning (EF) [nr. XXXXX]. Derved sikres det, at begge forordninger træder i kraft på samme tid."

BILAG V

KRITERIER, DER SKAL OPFYLDES AF DE KVALIFICEREDE ORGANER, DER ER OMHANDLET I ARTIKEL 13 ("DET KVALIFICEREDE ORGAN" ELLER "ORGANET")

1. Organet, dets direktør og det personale, som skal udføre kontrollen, må hverken direkte eller som bemyndigede repræsentanter medvirke i konstruktion, fremstilling, markedsføring eller vedligeholdelse af materiel, dele, apparatur, komponenter eller systemer; de må heller ikke medvirke i deres drift, tjenestelevering eller anvendelse. Dette udelukker ikke, at der kan udveksles tekniske oplysninger mellem de involverede organisationer og det kvalificerede organ.
2. Organet og det personale, der er ansvarligt for certificerings- og tilsynsopgaver, inspektioner og undersøgelser, skal udføre deres opgaver med den største faglige integritet og tekniske kompetence og må ikke være udsat for pression eller incitamenter, navnlig af økonomisk art, som kan få indvirkning på deres vurdering eller på resultaterne af deres certificerings- og tilsynsopgaver samt inspektioner og undersøgelser, især fra personer eller grupper af personer, der er berørt af disse resultater.
3. Organet skal råde over det nødvendige personale og besidde de nødvendige midler til på fyldestgørende måde at udføre de tekniske og administrative opgaver i forbindelse med udførelsen af certificeringen og tilsynet, inspektioner og undersøgelser; det skal også have adgang til det udstyr, der er nødvendigt for at gennemføre ekstraordinær kontrol.
4. Det kvalificerede organ og dets personale, som skal udføre undersøgelsen, skal have:
 - en solid teknisk og faglig uddannelse
 - tilfredsstillende kendskab til forskrifterne for de certificeringsopgaver, inspektioner og undersøgelser, det udfører, og tilstrækkelig erfaring med den form for opgaver
 - den fornødne rutine i at udarbejde erklæringer, protokoller og rapporter, der viser, at inspektionerne og undersøgelserne er gennemført

- rutine i at dokumentere omfattende erfaring med vurdering af offentlige og private organer
5. Der skal være sikkerhed for inspektions- og undersøgelsespersonalets uvildighed. Medarbejdernes aflønning må ikke være afhængig af, hvor mange inspektioner og undersøgelser de gennemfører, og heller ikke af resultaterne.
 6. Organet skal tegne en ansvarsforsikring, medmindre det civilretlige ansvar ifølge national ret dækkes af en medlemsstat, eller medlemsstaten selv er ansvarlig for inspektionerne.
 7. Organets personale har tavshedspligt om alle oplysninger, det får kendskab til under udførelsen af sine opgaver i henhold til denne forordning.

BILAG Vb

VÆSENTLIGE KRAV TIL ATM/ANS OG FLYVELEDERE

1. Brug af luftrummet

- a) Alle luftfartøjer - undtagen dem, der deltager i de i artikel 1, stk. 2, litra a), omhandlede aktiviteter - i alle faser af en flyvning, eller som befinder sig på flyvepladsens manøvreområde, skal betjenes i overensstemmelse med fælles generelle operationelle regler og enhver gældende procedure, der er fastsat for brugen af det pågældende luftrum.
- b) Alle luftfartøjer - undtagen dem, der deltager i de i artikel 1, stk. 2, litra a), omhandlede aktiviteter - skal være udstyret med de komponenter, der er påkrævet i henhold til det gældende driftskoncept, og betjenes i overensstemmelse hermed. Komponenter, der anvendes i ATM/ANS-systemet, skal også overholde kravene i punkt 3.

2. Tjenester

- a) *Luftfartsinformationer og data til luftrumsbrugere med henblik på luftfart*
 - i) De data, der anvendes som kildedata til luftfartsinformationer, skal være af god kvalitet, fyldestgørende, aktuelle og leveres rettidigt.
 - ii) Luftfartsinformationer skal være nøjagtige, fyldestgørende, aktuelle, entydige og tilstrækkeligt pålidelige og leveres i et format, der er lettilgængeligt for brugerne.
 - iii) Videregivelsen af disse luftfartsinformationer til luftrumsbrugere skal foregå rettidigt og via tilstrækkeligt pålidelige og hurtige kommunikationsmidler, som er beskyttet mod interferens og dataforurening.
- b) *Meteorologiske oplysninger*
 - i) De data, der anvendes som kildedata til meteorologiske oplysninger, skal være af god kvalitet, fyldestgørende og aktuelle.

- ii) I så vid udstrækning som muligt skal de meteorologiske oplysninger være nøjagtige, fyldestgørende, aktuelle, tilstrækkeligt pålidelige og entydige, så de kan opfylde luftrumsbrugernes behov.
- iii) Videregivelsen af disse meteorologiske oplysninger til luftrumsbrugere skal foregå rettidigt og via tilstrækkeligt pålidelige og hurtige kommunikationsmidler, som er beskyttet mod interferens og dataforurening.

c) *Lufttrafiktjenester*

- i) De data, der anvendes som kildedata i forbindelse med leveringen af lufttrafiktjenester, skal være korrekte, fyldestgørende og aktuelle.
- ii) Lufttrafiktjenester skal være så nøjagtige, fyldestgørende, aktuelle og entydige, at de kan opfylde luftrumsbrugernes sikkerhedsmæssige behov.
- iii) Automatiserede værktøjer, der videregiver oplysninger eller råd til brugerne, skal udformes, fremstilles og vedligeholdes på en sådan måde, at de er velegnede til deres tilsigtede formål.
- iv) Lufttrafikkontroltjenesterne og de dermed forbundne processer skal sikre passende adskillelse mellem luftfartøjer og, på flyvepladsens manøvreområde, forebygge sammenstød mellem luftfartøjer og hindringer og i givet fald hjælpe med at beskytte mod andre luftbårne risici og skal desuden sikre en hurtig og rettidig koordination med alle relevante brugere og tilstødende dele af luftrummet.
- v) Kommunikationen mellem lufttrafiktjenester og luftfartøjer og mellem de relevante lufttrafiktjenesteenheder skal foregå rettidigt, være klare, korrekte, entydige, og de skal være beskyttet mod interferens og forstås og i givet fald anerkendes af alle implicerede parter.

- vi) Der skal indføres midler til at spore mulige nødsituationer, og til, når det er nødvendigt, at iværksætte en effektiv eftersøgnings- og redningsaktion. Disse midler skal, som minimum, bestå af passende varslingsmekanismer, koordineringsforanstaltninger og procedurer samt midler og personale nok til at dække ansvarsområdet.

d) Kommunikationstjenester

Kommunikationstjenesterne skal opnå og vedligeholde en tilstrækkelig kapacitet, for så vidt angår deres tilgængelighed, integritet, kontinuitet og rettidighed. Tjenesterne skal være hurtige og beskyttet mod dataforurening.

e) Navigationstjenester

Navigationstjenesterne skal nå og vedligeholde et tilfredsstillende effektivitetsniveau, for så vidt angår vejledning og oplysninger om position og, når dette er oplyst, tid. Kriterierne for disse oplysninger er tjenestens nøjagtighed, integritet, tilgængelighed og kontinuitet.

f) Overvågningstjenester

Overvågningstjenesterne skal fastlægge luftfartøjers position i luften og andre luftfartøjers og køretøjers position på flyvepladsens areal og skal i den forbindelse have en tilstrækkelig kapacitet, for så vidt angår nøjagtighed, integritet, kontinuitet og sporbarhed.

g) Lufttrafikregulering

I forbindelse med den taktiske regulering af lufttrafikstrømme på EU-plan skal der bruges og leveres præcise og aktuelle oplysninger om den planlagte lufttrafiks omfang og art, og omdirigeringer eller udsættelse af trafikstrømme skal koordineres og forhandles for at reducere risikoen for situationer med spidsbelastninger i at opstå i luften eller på flyvepladsen.

Lufttrafikregulering skal udføres med henblik på at optimere den disponible kapacitet i forbindelse med udnyttelsen af luftrummet og forbedre lufttrafikreguleringsprocesserne. Den skal bygge på sikkerhed, gennemsigtighed og effektivitet, idet det sikres, at kapaciteten stilles til rådighed på en fleksibel måde og i rette tid, i overensstemmelse med den europæiske "Air Navigation Plan".

De foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 8b, stk. 6, vedrørende lufttrafikregulering skal understøtte operationelle afgørelser, som træffes af lufttrafiktjenesteudøvere, lufthavnsoperatører og luftrumsbrugere, og de skal omfatte følgende områder:

- a) flyveplanlægning
- b) udnyttelse af disponibel luftrumskapacitet under alle faser af en flyvning, herunder slottildeling under en flyvning, og
- c) den almene lufttrafiks anvendelse af ruteføringer, herunder:
 - udarbejdelse af én enkelt publikation vedrørende rute- og trafikpolitik
 - muligheder for at omdirigere den almene lufttrafik fra overbelastede områder, og
 - prioriteringsregler for den almene lufttrafiks adgang til luftrummet, navnlig i perioder med overbelastning og krise
- d) overensstemmelse mellem flyveplaner og slots i lufthavne og eventuelt den nødvendige koordinering mellem naboregioner.

h) Luftrumsstyring

Udpegelsen af særlige dele af luftrummet til en bestemt udnyttelse skal overvåges, koordineres og videreformidles rettidigt for at reducere risikoen for, at der ikke er tilstrækkelig adskillelse mellem luftfartøjer. Under hensyntagen til organisationen af de militære aktiviteter og relaterede aspekter, der hører ind under medlemsstaternes ansvarsområde, støtter luftfartsmyndighederne også en ensartet anvendelse i det fælles europæiske luftrum af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet som beskrevet af ICAO og gennemført i medfør af forordning (EU) nr. [XXXX/XXX] om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning) med henblik på at lette luftrumsstyringen og lufttrafikstyringen som led i den fælles transportpolitik.

i) Luftrumets udformning

Luftrumsstrukturer og flyveprocedurer skal være udformet, inspiceret og valideret på passende vis, inden de kan frigives og anvendes af luftfartøjerne.

3. Systemer og komponenter

a) Generelt

ATM/ANS-systemer og -komponenter, som leverer relaterede oplysninger til og fra luftfartøjer og på jorden, skal konstrueres, fremstilles, monteres, vedligeholdes og betjenes på en sådan måde, at de er velegnede til deres tilsigtede formål.

Systemerne og procedurerne skal navnlig omfatte dem, der kræves for at støtte følgende funktioner og tjenester:

1. Luftrumsstyring
2. Lufttrafikregulering
3. Lufttrafiktjenester, navnlig systemer til behandling af flyvedata, systemer til behandling af overvågningsdata og systemer til behandling af menneske/maskine-grænseflader.
4. Kommunikation, herunder jord til jord-, luft til jord- og luft til luft-kommunikation.
5. Navigation
6. Tilsynsforanstaltninger
7. Luftfartsinformationstjenester
8. Brug af meteorologiske oplysninger.

b) System- og komponentintegritet, -ydeevne og -pålidelighed

Hvad enten systemer og komponenter er installeret i luftfartøjer, på jorden eller i luftrummet, skal de være velegnede til deres tilsigtede formål, for så vidt angår deres integritets- og sikkerhedsrelaterede ydeevne. De skal opfylde det krævede niveau for driftsmæssig ydeevne under alle forventelige betjeningsforhold og i hele deres levetid.

ATM/ANS-systemer og disses komponenter skal konstrueres, fremstilles, vedligeholdes og opereres under anvendelse af de relevante, validerede procedurer på en sådan måde, at det europæiske lufttrafikstyringsnet til enhver tid og i alle faser af en flyvning fungerer som én homogen helhed. Homogen drift viser sig navnlig ved informationsudveksling, herunder udveksling af relevante informationer om driftsstatus, ensartet forståelse af informationer, sammenlignelige behandlingspræstationer og tilhørende procedurer, der muliggør fælles driftspræstationer aftalt for hele det europæiske lufttrafikstyringsnet (EATMN) eller dele af det.

Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter skal på en samordnet måde understøtte nye aftalte og validerede driftskoncepter, der forbedrer luftfartstjenestens kvalitet, bæredygtighed og effektivitet, navnlig med hensyn til sikkerhed og kapacitet.

Det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter skal understøtte gradvis indførelse af en samordning af civil og militær drift, i det omfang det er nødvendigt for effektiv luftrumsstyring og lufttrafikregulering og for sikker og effektiv udnyttelse af luftrummet for alle brugerne, under anvendelse af konceptet fleksibel udnyttelse af luftrummet.

For at nå disse mål skal det europæiske lufttrafikstyringsnet, dets systemer og disses komponenter understøtte rettidig udveksling af korrekte og sammenhængende informationer mellem civile og militære instanser vedrørende alle faser af en flyvning, uden at dette berører sikkerheds- eller forsvarspolitiske interesser, herunder krav om fortrolighed.

c) Udformning af systemer og komponenter

- i) Systemer og komponenter skal være udformet, så de opfylder gældende sikkerhedskrav.
- ii) Systemer og komponenter skal, hvad enten de betragtes samlet, hver for sig eller i forhold til hinanden, være udformet på en sådan måde, at sandsynligheden for, at en eventuel fejl medfører et fuldstændigt systemnedbrud skal være omvendt proportional med dens negative konsekvenser for tjenestens sikkerhed.
- iii) Udformningen af systemer og komponenter, enten betragtet individuelt eller i kombination med hinanden, skal tage højde for begrænsninger i den menneskelige kapacitet og ydeevne.
- iv) Systemer og komponenter skal udformes på en sådan måde, at de er beskyttet mod utilsigtet skadelig interaktion med eksterne elementer.
- v) De oplysninger, der er nødvendige til fremstilling, montering, betjening og vedligeholdelse af systemer og komponenter, samt oplysninger vedrørende usikre forhold, skal formidles til personalet på en klar, sammenhængende og utvetydig måde.

d) Regelmæssig kontrol af serviceniveau

Sikkerhedsniveauet for systemer og komponenter skal opretholdes under tjeneste og eventuelle ændringer i tjenesten.

4. Flyvelederes kvalifikationer

a) Generelt

En person, der er under uddannelse som flyveleder eller som flyvelederelev, skal være tilstrækkelig moden både fysisk og mentalt for at kunne gennemføre uddannelsen og erhverve, bevare og udvise den fornødne teoretiske viden og de fornødne praktiske færdigheder.

b) Teoretisk viden

- i) En flyveleder skal erhverve og vedligeholde kundskaber, som modsvarer de funktioner, der udøves, og som står i rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med denne form for tjeneste.
- ii) Det skal via løbende vurderinger eller relevante eksaminer under uddannelsesforløbet kontrolleres, at den tilstrækkelige teoretiske viden er erhvervet eller vedligeholdt.
- iii) Det fornødne kompetenceniveau inden for teoretisk viden skal holdes ved lige. Det sikres ved regelmæssige bedømmelser eller eksaminationer. Eksaminernes hyppighed skal stå i rimeligt forhold til det risikoniveau, der er forbundet med den pågældende tjeneste.

c) Praktiske færdigheder

- i) En flyveleder skal erhverve og vedligeholde de praktiske færdigheder, der er nødvendige for at udøve sine funktioner. Disse færdigheder skal stå i rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med den pågældende tjeneste, og skal som minimum, og hvis det er relevant for de funktioner, der udøves, omfatte følgende punkter:
 - i. operationelle procedurer
 - ii. opgavespecifikke aspekter
 - iii. unormale situationer og nødsituationer og
 - iv. menneskelige faktorer.
- ii) En flyveleder skal være i stand til at udføre de tilknyttede procedurer og opgaver ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de funktioner, der skal udøves.
- iii) De praktiske færdigheder skal holdes ved lige på et passende niveau. Det kontrolleres ved regelmæssige bedømmelser. Bedømmelsernes hyppighed skal stå i rimeligt forhold til kompleksiteten og det risikoniveau, der er forbundet med den pågældende tjeneste og opgaver.

d) *Sprogkundskaber*

- i) En flyveleder skal kunne dokumentere færdigheder i at tale og forstå engelsk, der er tilstrækkelige til at kunne kommunikere effektivt via telefoni og radiotelefoni samt ansigt til ansigt vedrørende konkrete og arbejdsrelaterede emner, herunder nødsituationer.
- ii) En flyveleder skal ligeledes have samme færdigheder i at tale og forstå det/de nationale sprog, som beskrevet ovenfor, hvis det er nødvendigt i forbindelse med ydelse af lufttrafiktjenester i en bestemt del af luftrummet.

e) *Syntetiske træningsanordninger (STD)*

Når en STD anvendes til praktisk træning i situationsbevidsthed og menneskelige faktorer eller til at påvise, at visse færdigheder er erhvervet eller vedligeholdt, skal den muliggøre en tilfredsstillende simulation af det arbejdsmiljø og de operationelle situationer, der svarer til den uddannelse, der gennemføres.

f) *Træningskurser*

- i) Træningen skal foregå via et træningskursus, som kan omfatte teoretisk og praktisk undervisning, herunder træning i en STD, hvis det er relevant.
- ii) Der skal udarbejdes og godkendes en uddannelsesplan for de enkelte kurser.

g) *Instruktører*

- i) Den teoretiske undervisning skal gives af tilstrækkeligt kvalificerede instruktører. De skal:
 - i. være i besiddelse af den nødvendige viden inden for det felt, uddannelsen vedrører, og
 - ii. kunne dokumentere at være i stand til at anvende passende undervisningsteknikker.

- ii) Undervisning i praktiske færdigheder skal gives af tilstrækkeligt kvalificerede instruktører, der skal:
 - i. opfylde de fornødne krav til teoretisk viden og praktisk erfaring i relation til den instruktion, der gives
 - ii. kunne dokumentere at være i stand til at undervise og til at anvende passende undervisningsteknikker
 - iii. have praktiseret undervisningsteknikker inden for de procedurer, der skal undervises i, og
 - iv. deltage i regelmæssige genopfriskningskurser for at sikre, at undervisningskompetencerne vedligeholdes.
- iii) Instruktører i praktiske færdigheder skal være eller have været berettiget til at fungere som flyveleder.

h) Bedømmere

- i) Personer med ansvar for bedømmelsen af flyvelederes færdigheder skal:
 - i. kunne dokumentere at være i stand til at vurdere flyvelederes præstationer og gennemføre test og kontroller, og
 - ii. deltage i regelmæssige genopfriskningskurser for at sikre, at vurderingsstandarden holdes ajourførte.
- ii) Personer, der skal vurdere praktiske færdigheder, skal være eller have været berettiget til at fungere som flyveleder inden for de områder, inden for hvilke vurderingen skal foretages.

i) *Flyvelederes helbredsmæssige egnethed*

i) Medicinske kriterier

- i. Alle flyveledere skal med jævne mellemrum påvise, at de fysisk og helbredsmæssigt er i stand til at udøve deres funktioner. Dette skal kontrolleres via relevante vurderinger, der tager højde for en eventuel aldersbetinget mental og fysisk svækkelse.
- ii. Det skal i forbindelse med kontrollen af den helbredsmæssige egnethed, herunder den fysiske og mentale egnethed, påvises, at personer, der udfører tjenester vedrørende lufttrafikkontrol (ATC), ikke lider af sygdom eller handicap, som gør vedkommende uegnet til at:
 - udføre de opgaver, der er nødvendige for udførelsen af ATC-tjenester,
 - udføre de pålagte forpligtelser, når som helst det er påkrævet, eller
 - opfatte sine omgivelser korrekt.
- ii) Hvis den helbredsmæssige egnethed ikke kan fastslås i tilfredsstillende grad, kan der gennemføres kompenserende foranstaltninger, som sikrer et tilsvarende sikkerhedsniveau.

5. *Tjenesteudøvere og uddannelsesorganisationer*

a) *Tjenesteydelser må kun leveres, når følgende betingelser er opfyldt:*

- i) tjenesteudøveren skal, enten direkte eller indirekte via kontrakter, råde over de midler, der er nødvendige i betragtning af tjenestens omfang og anvendelsesområde. Disse midler omfatter, men er ikke begrænset til, følgende: systemer, faciliteter, herunder strømforsyning, forvaltningsstrukturer, personale, udstyr og dets vedligeholdelse, dokumentation af opgaver, ansvarsområder og procedurer samt adgang til relevante data og registre
- ii) tjenesteudøveren skal udarbejde og ajourføre forvaltnings- og driftsmanualer vedrørende leveringen af de pågældende tjenester og operere ud fra disse manualer. Manualerne skal indeholde alle instrukser, oplysninger og procedurer vedrørende

operationer og styringssystemet, som er nødvendige for, at det operative personale kan udføre deres arbejdsopgaver

- iii) tjenesteudøveren skal gennemføre og opretholde et risikobaseret styringssystem for at sikre overholdelse af de væsentlige krav i dette bilag og med henblik på en løbende proaktiv forbedring af systemet
- iv) tjenesteudøveren må kun benytte personale med de rette kvalifikationer og den rette uddannelse og skal gennemføre trænings- og kontrolprogrammer for personalet
- v) tjenesteudøveren skal etablere grænseflader med alle andre interessenter, som direkte kan påvirke deres tjenesters sikkerhed, for at sikre overholdelse af disse væsentlige krav
- vi) tjenesteudøveren skal udarbejde og gennemføre en nødplan, der dækker nødsituationer og unormale situationer, som kan opstå i forbindelse med leveringen af tjenester
- vii) tjenesteudøveren skal udarbejde og opretholde et program for forebyggelse af ulykker og hændelser og et sikkerhedsprogram, herunder et program for indberetning og analyse af begivenheder, som skal anvendes af styringssystemet som led i den løbende forbedring af sikkerheden, og
- viii) tjenesteudøveren skal sørge for at kontrollere, at de systemer og komponenter, der betjenes, til hver en tid opfylder sikkerheds- og interoperabilitetskravene.

b) ATC-tjenester må kun udøves, når følgende betingelser er opfyldt:

- i) Der skal indføres en vagtordning for at forhindre træthed og udmattelse blandt det personale, der yder ATC-tjenester. Denne vagtordning skal omfatte tjenesteperioder, tjenestetider og hvileperioder. Begrænsninger i vagtordningen skal tage højde for de faktorer, der bidrager til træthed, især søvnunderskud, forstyrrelser af døgnrytmen, natarbejde, periodevis ophobning af arbejde samt personalets deling af tildelte opgaver.
- ii) Stress blandt ATC-personalet skal forebygges ved hjælp af uddannelses- og forebyggelsesprogrammer.

- iii) ATC-tjenesteudøveren skal indføre procedurer til at kontrollere, at det personale, der yder ATC-tjenester, har tilfredsstillende kognitive evner og er helbredsmæssigt egnede.
 - iv) ATC-tjenesteudøveren skal i forbindelse med planlægning og operationer tage højde for operationelle og tekniske hindringer samt menneskelige faktorer.
- c) *Kommunikations-, navigations- og/eller overvågningstjenester må kun udøves, når følgende betingelser er opfyldt:*

Tjenesteudøveren skal holde de relevante luftrumsbrugere og ATS-enheder underrettet i rette tid om den operationelle status (og ændringer heraf) for de lufttrafiktjenester, der ydes.

d) *Træningsorganisationer*

Træningsorganisationer, der tilbyder undervisning af personale, der yder ATC-tjenester, skal:

- i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med denne virksomhed. Det omfatter -men er ikke begrænset til - følgende: faciliteter, personale, udstyr, metoder, dokumentation af opgaver, ansvarsområder og procedurer samt adgang til relevante data og registre
- ii) gennemføre og vedligeholde et sikkerhedskontrol- og kvalitetssikringssystem i relation til uddannelsen og løbende arbejde på at forbedre dette system, og
- iii) oprette ordninger med andre relevante organisationer, hvis det er nødvendigt, for at sikre en kontinuerlig overensstemmelse med disse væsentlige krav.
