

Bryssel den 25 november 2014
(OR. en)

15733/14

Interinstitutionellt ärende:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

RAPPORT

från:	Rådets generalsekretariat
till:	Rådet
Föreg. dok. nr:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
Komm. dok. nr:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Ärende:	<i>Förberedelser inför rådets möte (<u>transport</u>, (transport, telekommunikation och energi) den 3 december 2014</i> Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster -Allmän riktlinje

I. INLEDNING

Den 12 juni 2013 förelade kommissionen rådet och Europaparlamentet två lagstiftningsförslag för att uppdatera förordningarna om det gemensamma europeiska luftrummet och påskynda genomförandet av dem. SES II+-paketet syftar till att öka konkurrenskraften hos det europeiska lufttransportsystemet och vidareutveckla initiativet för ett gemensamt europeiskt luftrum från 2004. Det övergripande målet för SES-initiativet är att förbättra de nuvarande säkerhetsstandarderna för luftfart, bidra till en hållbar utveckling av lufttransportsystemet och att förbättra den övergripande kvaliteten på det europeiska systemet för flygledningstjänst (ATM) och europeiska flygtrafiktjänster (ANS)

I detta sammanhang skulle omarbetningen av de befintliga fyra SES II-förordningarna (omarbetningsförslaget) och ändringarna av förordningen om inrättande av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa-förslaget) innebära att lagstiftningsramen förenklas, överlappningar i de nuvarande reglerna avlägsnas, tillsynssystemet förbättras och de befintliga reglerna revideras i syfte att förbättra den övergripande kvaliteten på flygledningstjänsten. De huvudsakliga problem som tas upp i förslagen är flygtrafiktjänsternas ineffektivitet och fragmenteringen av systemet för flygledningstjänster (ATM).

Rent konkret är målen med ändringarna i Easa-förslaget att anpassa det nuvarande tillämpningsområdet för Easa-förordningen till lagstiftningsramen för SES, avlägsna olikheter mellan de båda och införliva koncepten för driftskompatibilitet inom ramen för SES. Förslaget innebär även en uppdatering av Easa-förordningen med beaktande av den senaste utvecklingen inom forskningsprogrammet Sesar samt att den harmoniseras i linje med Europaparlamentets, rådets och kommissionens gemensamma uttalande och gemensamma strategi om decentraliserade organ (gemensam strategi).

II. ARBETET INOM RÅDET

Kommissionen förelade arbetsgruppen för luftfart förslagen i SES II+-paketet samt en konsekvensbedömning den 2 september 2013. I sina reaktioner bedömde de flesta delegationer att förslagen var förhastade, med hänsyn till att genomförandet av det föregående lagstiftningspaketet ännu inte kunnat uppvisa sin fulla potential. De framhävde också att om den nuvarande SES-strukturen ändras ofta riskerar man att få kontraproduktiva resultat snarare än att uppnå effektivitet, som är det övergripande målet. Till följd av medlemsstaternas negativa synpunkter inleddes den ingående behandlingen av SES II+-paketet på arbetsgruppsnivå inte förrän i juli 2014 under det italienska ordförandeskapet med parallellt arbete med de två lagstiftningsförslagen.

För att snabbt kunna göra framsteg med SES II+-paketet som helhet använde ordförandeskapet ett begränsat tillvägagångssätt när det gäller Easa-förordningen och behandlade endast de artiklar i förslaget som har en direkt koppling till förslaget till omarbetning av SES. Delegationerna välkomnade ordförandeskapets fokuserade och resultatinriktade tillvägagångssätt, också med hänsyn till att kommissionen förväntas lägga fram ett separat förslag till revidering av hela Easa-förordningen under 2015. Delegationerna ansåg att vissa grundläggande frågor om byråns status och roll, såsom dess namn eller finansieringsstruktur, bör behandlas i det bredare sammanhanget av byråns ansvarsområden, och inte endast med hänsyn till flygledningstjänsten, som SES II+-paketet främst är inriktat på.

Den planerade revideringen av Easa-förordningen kommer att ge tillfälle att utföra en ingående behandling av dessa grundläggande och större frågor. Därför omfattar utkastet till allmän linje i bilagan endast ett urval av artiklar och i övrigt bortses det från kommissionens förslag.

III. ALLMÄNNA KOMMENTARER

I allmänhet välkomnade medlemsstaterna kommissionens avsikt att förenkla och förtydliga den befintliga rättsliga ramen för initiativet för ett gemensamt europeiskt luftrum och ställde sig bakom anpassningen av Easa-förordningen till bestämmelserna i förslaget till omarbetning av SES. En enklare och enhetligare uppsättning regler, särskilt för tekniska bestämmelser om t.ex. driftskompatibilitet och certifiering på området flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, medför mervärde genom att överlappningar med SES-förordningen avlägsnas. Tydlig skillnad görs mellan den ekonomiska regleringen av SES, som ingår i förslaget till omarbetning, och de tekniska aspekterna av SES där byråns särskilda roll är att säkerställa reglering av och översyn över verksamhet som rör flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.

Som en följd av det intensiva arbete som genomförts på arbetsgruppsnivå behandlade och godkände Coreper utkastet till allmän riktlinje vid sitt möte den 21 november 2014. Vid detta tillfälle framförde ES krav på förtydliganden från kommissionen om Easa-förslagets tillämplighet på flygplatser, särskilt flygplatsen i Gibraltar, och meddelade att dess ståndpunkt är beroende av ett uttalande från kommissionen i denna fråga. Kommissionens avdelningar bekräftade att Easa-förslaget som sådant inte omfattar flygplatser och förband sig att göra ett relevant uttalande till rådets protokoll.¹

Nedan återfinns en översikt över det arbete som utförts, och mindre tekniska ändringar av texten markeras med fetstil och genomstrykning.

UK har fortfarande en parlamentsreservation mot förslaget.

IV. SYNPUNKTER PÅ SPECIFIKA FRÅGOR

a) Militära aspekter

Kommissionen föreslog att tillämpningsområdet för Easa-förordningen utvidgas för att säkerställa att militära tjänsteleverantörer följer regler för civil flygtrafik när de tillhandahåller tjänster till civil trafik. Sedan inledningen av diskussionerna har modifieringen av tillämpningsområdet mött hårt motstånd från medlemsstaterna, som ansåg att man genom att uttryckligen göra militären till föremål för reglerna för SES inte respekterar deras oberoende i tillsynsfrågor. Efter att ha diskuterat ingående med medlemsstaternas militära experter och Europeiska försvarsbyrån den 14 oktober 2014 drog ordförandeskapet slutsatsen att tillämpningsområdet för Easa-förordningen kommer att förbli oförändrat, och militärens befintliga skyldighet att garantera en säkerhetsnivå som minst uppfyller de grundläggande krav som ställs på civila tjänsteleverantörer kommer att fortsätta att gälla.

¹ Ett liknande uttalande har redan gjorts i samband med antagandet av den senaste ändringen av Easa-förordningen, förordning (EG) nr 1108/2009 (jfr. dok. 12955/09 ADD 1).

b) Certifieringar och deklARATIONER avseende driftskompatibilitet

Tillhandahållandet av flygtrafiktjänster omfattas av certifiering från Easa eller nationella tillsynsmyndigheter och, för vissa tjänster, av en egen försäkran från tjänsteleverantören. Dessa principer föreskrivs i artikel 8 i förslaget till omarbetning av SES, medan Easa-förordningen innehåller huvudreglerna, dvs. de grundläggande krav som leverantörer av flygtrafiktjänster måste uppfylla (artikel 8b och bilaga Vb). De därmed sammanhängande reglerna om bemyndigande för genomförandet och ytterligare ändringar av dessa regler (artikel 8b) samt om därmed relaterat ansvar för Easa (artikel 22a) anges också i Easa-förordningen.

När det gäller behöriga organ, till vilka de nationella myndigheternas tillsynsuppgifter kan delegeras, påminner strukturerna i omarbetningen av SES och i Easa-förordningen om varandra. I förslaget till omarbetning av SES anges den övergripande ramen för dessa organ, medan bilaga V till Easa-förslaget innehåller de kriterier som de måste uppfylla.

De berörda bestämmelserna har fått behålla den grundläggande strukturen ovan samtidigt som de har förenklats och förtydligats på arbetsgruppsnivå. Sålunda har överlappningen med lagstiftningsramen för SES avlägsnats genom att man endast har behållit en definition av *deklaration* och en bilaga om behöriga organ och det i Easa-förslaget. Byråns ansvar i fråga om certifieringar och deklARATIONER har också förtydligats. Genom att gå ett steg längre i fastställandet av byråns ansvarsområde noterade flera delegationer med glädje möjligheten att på EU-nivå ange detaljerade specifikationer av grundläggande krav. Mot bakgrund av de långtgående följderna av detta nya, centraliserade och harmoniserade tillvägagångssätt i fråga om Easa:s ansvar ansåg delegationerna det lämpligare att behandla detta alternativ i samband med den övergripande revideringen av Easa-förordningen under 2015.

c) Undervägsavgifter

I båda SES II+-förslagen lade kommissionen fram ändringar för att lägga till undervägsavgifter som en källa till finansiering av byråns ökade verksamhet som rör flygledningstjänst. Inom ramen för SES var den bakomliggande anledningen till denna ändring migration av sakkunskap från Eurocontrol i syfte att fullgöra de uppgifter som sedan antagandet av SES II-förordningarna överförts till Easa. Med hänsyn till att kommissionen i detta skede inte kunde ge delegationerna några garantier om det praktiska genomförandet av en sådan överföring från Eurocontrols institutionella ram har beslutet om denna ytterligare finansieringskälla skjutits upp tills det att diskussionerna om den övergripande finansieringsstrukturen för Easa äger rum i samband med revideringen av Easa-förordningen under 2015.

d) Delegerade akter och genomförandeakter

I den allmänna riktlinjen uppdateras bestämmelserna om delegerade akter och genomförandeakter endast i två fall, nämligen när det gäller grundläggande krav (artikel 8b) och avgifter (artikel 64). Dessa ändringar återspeglas i införlivandet av de motsvarande standardartiklarna 65a–65c, medan avsikten när det gäller resterande bestämmelser är att fortsätta tillämpa de gamla kommittéreglerna i artikel 65 i förordning (EG) 216/2008.

V. ARBETET INOM EUROPAPARLAMENTET

Europaparlamentet utsåg David-Maria SASSOLI till föredragande för ärendet och antog sin ståndpunkt vid första behandlingen den 12 mars 2014.

VI. SLUTSATS

Rådet uppmanas därför att vid sitt möte den 3 december 2014

- granska texten i bilaga I till denna rapport och anta en allmän riktlinje,
- notera och till rådets protokoll ta det uttalande som kommissionen ska lämna.

Artikel 1
Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på
 - a) konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartsprodukter, delar och anordningar samt personal och organisationer som medverkar i konstruktion, produktion och underhåll av sådana produkter, delar och anordningar,
 - b) personal och organisationer som medverkar i luftfartygs drift,
 - c) konstruktion, underhåll och drift av flygplatser, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet och, utan att det påverkar gemenskapens och medlemsstaternas lagstiftning rörande miljön och planering för markanvändning, bevarandet av flygplatsernas omgivningar,
 - d) konstruktion, produktion och underhåll av flygplatsutrustning, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet,
 - e) konstruktion, produktion och underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet, och
 - f) flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet.

2. Denna förordning ska inte tillämpas på följande:

- a) Produkter, delar, anordningar, personal och organisationer som avses i punkt 1 a och b och militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, sök- och räddningsverksamhet, brandbekämpning, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster. Medlemsstaterna ska säkerställa att det i sådana verksamheter eller tjänster så långt det är praktiskt möjligt tas vederbörlig hänsyn till denna förordnings syften.
- b) Flygplatser eller delar av flygplatser, samt utrustning, personal och organisationer som avses i led 1 c och d, som kontrolleras och drivs av militären.
- c) Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, inklusive system och komponenter, personal och organisationer, som avses i punkt 1 e och f och som tillhandahålls eller ges tillgång till av militären. Medlemsstaterna ska säkerställa att sådana luftfartyg som avses i led a i denna punkt vid behov separeras från andra luftfartyg.

3. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8 i förordning (EG) nr (XXXX/XXX) om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning) ska medlemsstaterna så långt det är möjligt se till att alla militäranläggningar som är öppna för allmänt bruk och som det hänvisas till i punkt 2 b eller tjänster som militär personal tillhandahåller för allmänt bruk och som det hänvisas till i punkt 2 c, är förenliga med en säkerhetsnivå som åtminstone är så effektiv som den fastställts i de grundläggande kraven i bilagorna Va och Vb.

Artikel 2

Syfte

1. Denna förordnings huvudsyfte är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa.
2. Ytterligare mål inom de områden som denna förordning omfattar är att
 - a) säkerställa en hög och enhetlig miljöskyddsnivå,
 - b) underlätta den fria rörligheten för varor, personer och tjänster,
 - c) gynna kostnadseffektiviteten vid reglerings- och certifieringsförfaranden och undvika dubbelarbete på nationell och europeisk nivå,
 - d) d) bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser, i synnerhet Icao-standarder, vederbörligen och i rätt tid beaktas i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter,
 - e) främja gemenskapens syn på civila säkerhetsnormer och säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten i hela världen genom att upprätta lämpligt samarbete med tredjeländer och internationella organisationer,
 - f) skapa lika villkor för alla aktörer på den inre marknaden för luftfart.
 - g) att stödja utvecklingen och genomförandet av generalplanen för flygledningstjänst,
 - h) reglera säkerheten för civil luftfart på ett sätt som står i proportion till varje enskild verksamhets art.

3. Målen i punkterna 1 och 2 ska uppnås på följande sätt:
- a) Utarbetande, antagande och enhetlig tillämpning av alla nödvändiga rättsakter.
 - b) Erkännande, utan ytterligare krav, av certifikat, licenser, godkännanden eller andra dokument som utfärdats för produkter, personal och organisationer enligt denna förordning eller dess genomförandebestämmelser.
 - c) Inrättande av en oberoende europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad byrå).
 - d) Enhetligt genomförande från de nationella myndigheternas och byråns sida av alla nödvändiga åtgärder, inom ramen för deras respektive ansvarsområden.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning avses med

- a) *kontinuerlig tillsyn*: de uppgifter som ska utföras för att kontrollera att de villkor som gäller för certifikatets utfärdande eller som omfattas av en deklaration är uppfyllda under hela certifikatets eller deklarationens giltighetstid, samt eventuella säkerhetsåtgärder,
- b) *Chicagokonventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart och dess bilagor, undertecknad i Chicago den 7 december 1944,
- c) *produkt*: luftfartyg, motor eller propeller,

- d) *delar och anordningar*: instrument, utrustning, mekanism, del, apparatur eller tillbehör, inklusive kommunikationsutrustning, som används eller är avsedda att användas vid drift eller kontroll av luftfartyg under flygning och som är monterade i eller fastsatta på luftfartyget. Hit räknas också delar av flygplansskrovet, motorn eller propellern, eller utrustning som används för att manövrera luftfartyget från marken,
- da) *komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: komponenter enligt definitionen i artikel 2.19 i förordning (EU) XXX/XXX om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning),
- e) *certifiering*: varje form av erkännande av att en produkt, del eller anordning, organisation eller person uppfyller tillämpliga krav, inbegripet vad som föreskrivs i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter, samt utfärdande av certifikat som styrker att dessa krav är uppfyllda,
- ea) *deklaration*: i fråga om flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, ett skriftligt utlåtande
- i) om förmåga och möjligheter att fullgöra skyldigheter för leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster, enligt artikel 8b.3 i denna förordning,
 - ii) om förmåga och möjligheter att fullgöra skyldigheter för organisationer som bedriver konstruktion, tillverkning och underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, enligt artikel 8b.4 i denna förordning,
 - iii) om överensstämmelse eller lämplighet för användning av system och komponenter som utfärdats av en organisation som bedriver konstruktion, tillverkning eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, enligt artikel 8b.5 a i denna förordning,
 - iv) om verifieringen av ett system som ska tas i drift av en tjänsteleverantör, enligt artikel 8b(5a) i denna förordning.

- f) *behörigt organ*: organ som får tilldelas [...] specifika certifierings- eller tillsynsuppgifter av byrån eller en nationell luftfartsmyndighet under deras tillsyn och ansvar,
- g) *certifikat*: varje slags godkännande, licens eller annat dokument som utfärdas till följd av certifiering,
- h) *operatör*: varje juridisk eller fysisk person som utför eller avser att utföra trafik med ett eller flera luftfartyg, eller som driver eller avser att driva en eller flera flygplatser,
- i) *kommersiell trafik*: all luftfartygstrafik som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden saknar kontroll över operatören,
- j) *komplext motordrivet luftfartyg*:
- i) ett flygplan
 - vars största certifierade startmassa överstiger 5 700 kg, eller
 - som är certifierat för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nitton, eller
 - som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst två piloter, eller
 - som är försett med en eller flera turbojetmotorer eller fler än en turbopropmotor, eller
 - ii) en helikopter som är certifierad
 - för en största startmassa som överstiger 3 175 kg, eller
 - för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nio, eller
 - för drift med en minimibesättning på minst två piloter, eller
 - iii) ett tiltrotorluftfartyg,

- k) *utbildningshjälpmedel för flygsimulering*: alla anordningar, oavsett typ, i vilka flygförhållanden simuleras på marken, bl.a. flygsimulatorer, flygutbildningshjälpmedel, utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer samt anordningar för grundläggande instrumentutbildning,
- l) *behörighet*: en uppgift på ett certifikat som anger rättigheter, särskilda villkor eller begränsningar för detta,
- m) *flygplats*: givet område (inklusive byggnader, anläggningar och utrustning) på land eller vatten eller på en fast konstruktion, en fast eller flytande konstruktion på vatten, som är avsedd att helt eller delvis användas vid ett luftfartygs start eller landning eller ett luftfartygs rörelser längs marken/vattnet,
- n) *flygplatsutrustning*: utrustning, apparatur, mjukvara eller tillbehör som används eller är avsedd att användas för att bidra till att manövrera ett luftfartyg på en flygplats,
- o) *platta*: avgränsat område avsett för luftfartygs av- och pålastning av post eller gods, passagerares av- och påstigning, luftfartygs tankning, uppställning eller underhåll,
- p) *ledningstjänst för trafik på plattan*: tjänst som tillhandahålls för att reglera luftfartygs och fordons verksamhet och rörelser på platta,
- q) *flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: funktioner eller tjänster för flygledning enligt definitionen i artikel 2.10 i förordning (EG) XXX/XXXX om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning), flygnavigerings tjänster som definieras i artikel 2.4 i den förordningen, inbegripet sådana funktioner och tjänster för näthantering som avses i artikel 17 i samma förordning, och tjänster som utgörs av framtagning och bearbetning av data och formatering och leverans av data till allmän flygtrafik i flygtrafiksyfte som är viktig ur säkerhetssynpunkt,
- r) *system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: varje kombination av säkerhetsrelaterad utrustning och system enligt definitionen i artikel 2.33 i förordning (EG) nr [XXX/XXX] om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning),

- s) *flyginformationstjänst*: verksamhet med uppgift att lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet,
- t) *allmän flygtrafik*: alla rörelser av civila luftfartyg, liksom alla rörelser av statsluftfartyg (inbegripet militära luftfartyg samt tullens och polisens luftfartyg) när dessa rörelser genomförs i överensstämmelse med Icaos regler,
- u) *generalplan för flygledningstjänst*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG² i enlighet med artikel 1.2 i rådets förordning (EG) nr 219/2007³ av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar)⁴.

Artikel 8b

Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

1. Tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster ska uppfylla de grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb och, i möjligaste mån, bilaga Va.
2. Leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster ska inneha ett certifikat. Certifikatet ska utfärdas när leverantören har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med leverantörens rättigheter. De rättigheter som beviljas och omfattningen på de tjänster som tillhandahålls ska anges i certifikatet.
3. Med undantag från punkt 2 kan medlemsstaterna besluta att leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster tillåts att deklarerar sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls.

² EUT L 95, 9.4.2009, s. 41.

³ EUT L 64, 2.3.2007, s. 1.

⁴ EUT L 64, 2.3.2007, s. 1 i dess ändrade lydelse enligt rådets förordning (EG) nr 1361/2008 och nr 721/2014 (EUT L 352, 31.12.2008 och EUT L 192, 1.7.2014).

4. De åtgärder som avses i punkt 6 får omfatta ett krav på certifiering av eller deklaration från organisationer som bedriver konstruktion, tillverkning eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som är avgörande för säkerhet och driftskompatibilitet. Certifikatet för sådana organisationer ska utfärdas när de har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. De rättigheter som beviljas ska anges i certifikatet.
5. De åtgärder som avses i punkt 6 får omfatta ett krav på certifiering för system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som är avgörande för säkerhet och driftskompatibilitet. Certifikaten för sådana system och komponenter ska utfärdas när den sökande har visat att systemet och komponenterna uppfyller de detaljerade specifikationer som är fastställda för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i punkt 1.
- 5a. De åtgärder som avses i punkt 6 får omfatta ett krav på deklaration från den leverantör som tillhandahåller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som avses i artikel 3 ea iv) eller av den organisation som bedriver konstruktion, tillverkning eller underhåll av sådana system och komponenter som avses i artikel 3 ea iii) och som är viktiga för säkerhet och driftskompatibilitet.
6. De åtgärder som krävs för att genomföra denna artikel ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 65a[...].2. I åtgärderna ska särskilt anges följande:
 - a) Villkor för tillhandahållande av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster i överensstämmelse med de grundläggande kraven i bilaga Vb och, i tillämpliga fall, i bilaga Va.
 - b) Villkor för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.

- c) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i punkt [...] 2 och i tillämpliga fall i punkt 5.
- d) Ansvar för innehavare av certifikat.
- e) I tillämpliga fall de villkor och förfaranden för deklARATIONER från och tillsyn över sådana tjänsteleverantörer och organisationer som bedriver konstruktion, tillverkning och underhåll av de system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som avses i punkterna 3–5a.
- f) Villkor för när en viss verksamhet av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
- g) Villkor för att utfärda och sprida obligatorisk information för att säkerställa säkerheten vid tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.
- h) [utgår]
- i) Operativa bestämmelser för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som erfordras för användning av luftrummet.

När det gäller tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster ska kommissionen ges befogenhet att, genom delegerade akter i enlighet med artikel 65b, ändra eller komplettera bilaga Vb, då det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av nya forskningsrön eller säkerhetsbevis som rör flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, för att, och i den omfattning som behövs, uppnå målen i artikel 2.

7. De åtgärder som avses i punkt 5 ska

- a) återspegla teknikens utvecklingsnivå och bästa praxis inom området flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och vara förenliga med generalplanen för flygledningstjänst, när så är lämpligt,
- b) stå i proportion till typen av tjänst som tillhandahålls samt dess komplexitet,
- c) beakta erfarenheter från hela världen när det gäller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och den vetenskapliga och tekniska utvecklingen,
- d) utvecklas genom att i möjligaste mån tillämpa de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr [XXX/XXX] om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning) samtidigt som övergångsmekanismer tillhandahålls för att säkerställa kontinuiteten för godkännanden och certifikat som redan beviljats i enlighet med den förordningen; åtgärderna ska till en början inbegripa dessa förordningars säkerhetsbestämmelser och, i tillämpliga fall, i fall av framtida ändringar, ta hänsyn till de senaste vetenskapliga och tekniska framstegen, och
- e) möjliggöra omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud.

Artikel 13

Behöriga organ

När behöriga organ tilldelas specifika certifierings- eller tillsynsuppgifter ska byrån eller den behöriga nationella luftfartsmyndigheten se till att det berörda organet uppfyller kriterierna i bilaga V.

Behöriga organ ska inte utfärda certifikat eller godkännanden, eller motta deklARATIONER.

KAPITEL III
EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

AVSNITT I
Uppgifter

Artikel 17

Byråns inrättande och funktioner

1. För att genomföra denna förordning ska en europeisk byrå för luftfartssäkerhet inrättas.
2. För att se till att den civila luftfartssäkerheten är god och utvecklas ska byrån
 - a) fullgöra alla uppgifter och yttra sig över alla frågor som omfattas av artikel 1.1,
 - b) bistå kommissionen genom att utarbeta åtgärder som ska vidtas för att genomföra denna förordning. Om det rör sig om tekniska bestämmelser, i synnerhet bestämmelser avseende konstruktion, utformning och driftsrelaterade aspekter, får kommissionen inte ändra innehållet i dessa utan att samordning först har skett med byrån. Byrån ska även ge kommissionen det tekniska, vetenskapliga och administrativa stöd den behöver för att utföra sina uppgifter,
 - c) vidta nödvändiga åtgärder inom ramen för de befogenheter byrån har enligt denna förordning eller annan unionslagstiftning,
 - d) genomföra de inspektioner och utredningar som krävs för att den ska kunna utföra sina arbetsuppgifter,
 - e) på sitt behörighetsområde, på medlemsstaternas vägnar, utföra de funktioner och uppgifter som de tilldelas genom tillämpliga internationella konventioner, särskilt Chicagokonventionen.
 - f) stödja de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna i utförandet av deras uppgifter genom att tillhandahålla ett forum för sådant informationsutbyte och sådan expertis som medlemsstaterna frivilligt ställt till förfogande.

Artikel 22a

Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

När det gäller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som avses i artikel 4.3c ska byrån

- a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra inspektioner och revisioner av de organisationer som den certifierar,
- b) utfärda och förnya certifikat för organisationer som är lokaliserade utanför det territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget och som har ansvaret för att tillhandahålla tjänster i luftrummet över det territorium som fördraget tillämpas på,
- c) utfärda och förnya certifikat för organisationer som tillhandahåller paneuropeiska tjänster,
- ca) utfärda och förnya certifikat för eller motta deklARATIONER från organisationer som bedriver konstruktion, tillverkning och underhåll av paneuropeiska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster,
- cb) i fråga om system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster motta deklARATIONER från de organisationer som den certifierar, enligt leden b och c,
- d) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla det aktuella certifikatet när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om innehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna förordning eller dess tillämpningsföreskrifter.

Även när det gäller andra organisationer ska byrån, på begäran av berörda medlemsstater, utföra de uppgifter som anges i leden c–d.

AVSNITT III

Arbetsmetoder

Artikel 52

Förfaranden för utarbetande av yttranden, certifieringsspecifikationer och vägledande material

1. Så snart som möjligt efter det att denna förordning trätt i kraft ska styrelsen fastställa öppna förfaranden för utfärdande av yttranden, certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som avses i artikel 18 a och c.

Dessa förfaranden ska

- a) bygga på sakkunskap som tillgängliggjorts av medlemsstaternas civila och, i tillämpliga fall, militära tillsynsmyndigheter på luftfartsområdet,
 - b) innebära att experter från berörda parter, inklusive militären, vid behov kontaktas och bygga på sakkunskap från Eurocontrol, relevanta europeiska standardiseringsorgan eller andra specialiserade organ,
 - c) säkerställa att byrån offentliggör material och genomför omfattande samråd med berörda parter enligt en tidsplan och enligt ett förfarande som bl.a. omfattar skyldighet för byrån att yttra sig skriftligt i samrådsförfarandet.
2. När byrån, i enlighet med artikel 19, utarbetar yttranden, certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som ska tillämpas av medlemsstaterna ska den fastställa ett förfarande för samråd med medlemsstaterna. För detta ändamål får den inrätta en arbetsgrupp till vilken varje medlemsstat har rätt att utnämna en expert.
 3. De åtgärder som avses i artikel 18 a och c och de förfaranden som antagits i enlighet med punkt 1 i denna artikel ska offentliggöras i en officiell publikation från byrån.
 4. Särskilda förfaranden ska fastställas för att byrån ska kunna vidta omedelbara åtgärder om säkerhetsproblem uppstår och informera berörda parter om vilka åtgärder de ska vidta.

AVSNITT IV
Finansiella krav

Artikel 59

budget

1. Byråns intäkter skall bestå av följande:
 - a) Bidrag från unionen.
 - b) Bidrag från de europeiska tredjeländer med vilka unionen har ingått sådana avtal som avses i artikel 66.
 - c) Avgifter från dem som ansöker om eller innehar certifikat och godkännanden som utfärdas av byrån.
 - d) Avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller.
 - e) Frivilliga ekonomiska bidrag från medlemsstaterna, tredjeländer eller andra enheter, om bidraget inte hotar byråns oberoende och opartiskhet.
 - f) Bidrag från unionsorgan så att uppgifter kan utföras i enlighet med artikel 24 i förordning (EG) nr (XXXX/XXX) om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning).
2. Byråns utgifter ska omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift.

3. Intäkterna och utgifterna ska balansera varandra.
4. Regleringsbudgetar och de avgifter som fastställts och uppburits för certifieringsverksamhet ska behandlas separat i byråns budget.
5. Varje år ska styrelsen, på grundval av ett utkast till beräkning av inkomster och utgifter, upprätta en beräkning av byråns inkomster och utgifter för nästkommande budgetår.
6. Beräkningen i punkt 4, som också ska innehålla ett utkast till tjänsteförteckning tillsammans med det preliminära arbetsprogrammet, ska av styrelsen senast den 31 mars överlämnas till kommissionen och de stater med vilka gemenskapen har ingått avtal som avses i artikel 66.
7. Beräkningen ska överlämnas av kommissionen till budgetmyndigheten tillsammans med det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget.
8. På grundval av beräkningen ska kommissionen i det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget, som den ska förelägga budgetmyndigheten i enlighet med artikel 272 i fördraget, ta upp de medel som den beräknar som nödvändiga med avseende på tjänsteförteckningen och det bidragsbelopp som ska belasta den allmänna budgeten.
9. Budgetmyndigheten ska bevilja de anslag som utgör bidrag till byrån. Budgetmyndigheten ska anta byråns tjänsteförteckning.
10. Styrelsen ska fastställa budgeten. Den blir definitiv när Europeiska unionens allmänna budget slutligen har antagits. Den ska i tillämpliga fall anpassas i enlighet därmed.

11. Styrelsen ska snarast möjligt underrätta budgetmyndigheten om sin avsikt att genomföra eventuella projekt som kan ha betydande ekonomiska konsekvenser för finansieringen av budgeten, särskilt fastighetsprojekt, t.ex. hyra eller förvärv av fastigheter. Den ska informera kommissionen om detta.

Om en enhet inom budgetmyndigheten har meddelat att den har för avsikt att avge ett yttrande ska den tillställa styrelsen detta yttrande inom sex veckor från och med dagen för underrättelse om projektet.

Artikel 64

Avgifter

1. Avgifter skall tas ut för följande verksamheter:
 - a) Utfärdande eller förnyande av certifikat och den därmed förknippade kontinuerliga tillsynen.
 - b) Tillhandahållande av tjänster; avgifterna ska motsvara de faktiska kostnaderna för varje enskild tjänst.
 - c) Handläggning av överklaganden.
 - d) Registrering av deklARATIONER och den därmed förknippade kontinuerliga tillsynen inom området flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.

Alla avgifter ska uttryckas och betalas i euro.

2. Avgiftsbeloppen ska fastställas till en nivå som säkerställer att intäkterna från dessa i princip är tillräckliga för att täcka hela kostnaden för tjänsterna. I synnerhet ska samtliga byråns utgifter för personal som är engagerad i sådan verksamhet som avses i punkt 3, även arbetsgivarens proportionella bidrag till pensionssystemet, avspeglas i denna kostnad. Dessa avgifter, inklusive sådana som uppburits 2007, ska vara intäkter som avsatts till byrån.

3. De åtgärder som krävs för att genomföra denna artikel ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 65a[...].2. Genom dessa åtgärder ska det särskilt fastställas för vilka verksamheter avgifter enligt artikel 59.1 c, d och f ska tas ut, avgiftsbeloppens storlek och hur avgifterna ska betalas. Styrelsen ska höras om utkastet till genomförandeåtgärder.

Artikel 65a

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. Om kommittén inte avger något yttrande ska kommissionen inte anta utkastet till genomförandeakt och artikel 5.4 tredje stycket i förordning (EU) nr 182/2011 ska tillämpas.

Artikel 65b

Utövande av delegeringen

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.
2. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 8b.6 sista stycket för en period på fem år från och med [*dagen för förordningens offentliggörande*]. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.
3. Den delegering av befogenhet som avses i artikel 8b.6 sista stycket får närsomhelst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att beslutet har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Det är särskilt viktigt att kommissionen följer sin sedvanliga praxis och genomför samråd med experter, inbegripet experter från medlemsstaterna, innan dessa delegerade akter antas. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artikel 8b.6 sista stycket ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 65c

Skyndsamt förfarande

[...]

Artikel [x]

Ikraftträdande och tillämpning

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.⁵

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Strasbourg den

På Europaparlamentets vägnar
vägnar

På rådets

Ordförande

Ordförande

⁵ För EUT: "Denna förordning ska offentliggöras tillsammans med Easa-förordningen (EG) [nr XXXXX]. Därigenom säkerställs att båda förordningarna träder i kraft samtidigt."

BILAGA V

KRITERIER FÖR BEHÖRIGA ORGAN ENLIGT ARTIKEL 13 (BEHÖRIGT ORGAN ELLER ORGAN)

1. Organet, dess chef och den personal som ska utföra kontrollarbetet får varken direkt eller som ombud medverka i utformning, tillverkning, marknadsföring eller underhåll av produkter, delar, anordningar eller system i driften, underhållet eller användningen av dem. Detta utesluter inte möjligheten till utbyte av teknisk information mellan de berörda organisationerna och det behöriga organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för certifieringen och tillsynen, inspektionerna och granskningarna ska utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och ska stå fria från alla påtryckningar och incitament, särskilt av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller resultaten av certifiering och tillsyn, undersökningar, inspektioner och granskningar, särskilt från personer eller grupper av personer som har intresse dessa resultat.
3. Organet ska förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt ska kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med certifieringen och tillsynen, inspektionerna och granskningarna; det ska också ha tillgång till nödvändig materiel för extraordinära kontroller.
4. Det behöriga organet och den personal som är ansvarig för undersökningar ska ha
 - god teknisk yrkesutbildning,
 - tillfredsställande kännedom om kraven för det certifieringsarbete och de inspektioner och granskningar som de utför och tillräcklig erfarenhet av sådant arbete,
 - nödvändig skicklighet för att kunna upprätta intyg, protokoll och rapporter som visar att undersökningarna, inspektionerna och granskningarna har utförts,

- dokumenterad och omfattande erfarenhet av att bedöma offentliga och privata organ.
5. Opartiskheten hos den personal som ansvarar för undersökningen, inspektionerna och granskningarna ska garanteras. Deras ersättning ska inte vara beroende av antalet undersökningar, inspektioner och granskningar som utförs eller av resultaten av dessa.
 6. Organet ska teckna en ansvarsförsäkring, såvida inte medlemsstaten övertar ansvaret i enlighet med sin nationella lagstiftning eller medlemsstaten själv ansvarar för inspektionerna.
 7. Organets personal måste iaktta sekretess i fråga om all information som den förvärvar vid utövandet av sina uppgifter inom ramen för denna förordningen.

BILAGA Vb

GRUNDLÄGGANDE KRAV FÖR FLYGLEDNINGSTJÄNSTER/FLYGTRAFIKTJÄNSTER SAMT FLYGLEDARE

1. *Luftrumsanvändning*

- a) Alla luftfartyg, förutom de som är verksamma inom de aktiviteter som avses i artikel 1.2 a, ska under alla skeden av en flygning eller på ett färdområde på en flygplats användas i enlighet med gemensamma allmänna operativa bestämmelser och alla eventuella tillämpliga procedurer som fastställts för användning av det luftrummet.
- b) Alla luftfartyg, förutom de som är verksamma inom aktiviteter som avses i artikel 1.2 a, ska vara utrustade med de komponenter som krävs och användas i enlighet med det. Komponenter som används inom systemet för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster ska också uppfylla kraven i punkt 3.

2. *Tjänster*

- a) *Information för luftfart och uppgifter till luftrumsanvändare för flygtrafik*
 - i) De uppgifter som används som källa för information för luftfart ska vara av tillfredsställande kvalitet, fullständiga, aktuella och tillhandahållas vid rätt tidpunkt.
 - ii) Informationen för luftfart ska vara korrekt, fullständig, aktuell och otvetydig, uppvisa tillfredsställande integritet och presenteras i ett ändamålsenligt format för användarna.
 - iii) Spridningen av sådan information för luftfart till luftrumsanvändarna ska ske vid rätt tidpunkt, med tillräckligt tillförlitliga och snabba kommunikationsmetoder som är skyddade mot störningar och förvanskningar.
- b) *Flygväderinformation*
 - i) De uppgifter som används som källa för flygväderinformation för luftfart ska vara av tillfredsställande kvalitet, fullständiga och aktuella.

- ii) Flygväderinformationen för luftfart ska så långt som möjligt vara exakt, fullständig, aktuell och otvetydig och uppvisa tillfredsställande integritet för att uppfylla luftrumsanvändarnas behov.
- iii) Spridningen av sådan flygväderinformation för luftfart till luftrumsanvändarna ska ske vid rätt tidpunkt, med tillräckligt tillförlitliga och snabba kommunikationsmetoder som är skyddade mot störningar och förvanskningar.

c) *Flygtrafikledningstjänster*

- i) Uppgifter som används som källa för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster ska vara korrekta, fullständiga och aktuella.
- ii) Flygtrafikledningstjänster ska vara tillräckligt exakta, fullständiga, aktuella och otvetydiga för att uppfylla luftrumsanvändarnas säkerhetsbehov.
- iii) Automatiserade verktyg som tillhandahåller information eller rådgivning till användarna ska vara ändamålsenligt utformade, tillverkade och underhållna för att garantera att de kan uppfylla sitt avsedda syfte.
- iv) Flygkontrolltjänster och därmed sammanhängande processer ska garantera ändamålsenlig separation mellan luftfartyg och på manöverområdet förhindra kollisioner mellan luftfartyg och hinder samt vid behov bistå med att skydda från och andra luftburna faror och ska garantera en omedelbar samordning med alla berörda användare och intilliggande luftrumsvolymer.
- v) Kommunikationen mellan flygtrafikledning och luftfartyg och mellan berörda flygtrafikledningenheter ska ske vid rätt tidpunkt, vara tydlig, korrekt och otvetydig, skyddad mot interferens och vara allmänt förstådd och, i tillämpliga fall, erkänd bland alla berörda aktörer.

- vi) Det ska finnas metoder för att upptäcka eventuella nödlägen och vid behov inleda en effektiv söknings- och räddningsinsats. Dessa metoder ska minst omfatta lämpliga alarmeringsmekanismer, samordningsåtgärder och procedurer, resurser och personal för att effektivt täcka ansvarsområdet.

d) Kommunikationstjänster

Kommunikationstjänster ska uppnå och upprätthålla en tillfredsställande kapacitetsnivå vad gäller tillgänglighet, integritet, kontinuitet och tillhandahållande vid rätt tidpunkt. Tjänsterna ska vara snabba och skyddade mot förvanskning.

e) Navigeringstjänster

Navigeringstjänster ska uppnå och upprätthålla en tillräcklig prestandanivå när det gäller vägledning, positionering och, i förekommande fall, tidsbestämning. Prestandakriterierna omfattar tjänstens exakthet, integritet, tillgänglighet och kontinuitet.

f) Övervakningstjänster

Övervakningstjänster ska kunna fastställa de olika positionerna för luftfartyg i luften, andra luftfartyg och markfordon på flygplatsen, med tillfredsställande prestanda vad gäller exakthet, integritet, kontinuitet och sannolikhet för upptäckt.

g) Flödesplanering

Den taktiska planeringen av luftfartsflöden på unionsnivå ska använda och tillhandahålla tillräckligt exakt och aktuell information om volymen på och egenskaperna för den planerade luftfart som påverkar tillhandahållandet av tjänster och ska samordna och förhandla omdirigeringar och senareläggningar av flöden för att minska risken för att det uppstår situationer med överbelastning i luften eller på flygplatserna. Flödesplanering ska genomföras i syfte att optimera den tillgängliga kapaciteten vid användningen av luftrummet och förbättra flödesplaneringsprocessen. Den ska grundas på säkerhet, öppenhet och effektivitet, så att kapaciteten kan tillhandahållas på ett flexibelt sätt inom de angivna tidsramarna, i överensstämmelse med den europeiska flygtrafikplanen.

De åtgärder som avses i artikel 8b.6 rörande flödesplanering ska stödja driftsmässiga beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrumets användare och ska omfatta följande områden:

- a) Färdplanering.
- b) Användning av tillgänglig luftrumskapacitet under alla faser av flygningen, även tilldelning av avgångstider på sträcka.
- c) Den allmänna flygtrafikens användning av flygvägar, inbegripet
 - skapandet av en enda publikation för flygvägar och trafikflödesplanering,
 - alternativ för omläggning av allmän flygtrafik från hårt belastade områden samt
 - prioriteringsregler för allmän flygtrafiks tillträde till luftrummet, särskilt under hårt belastade perioder och krisperioder.
- d) Överensstämmelse mellan färdplaner och avgångstider samt den nödvändiga samordningen med angränsande regioner, när så är lämpligt.

h) Luftrumsplanering

Avsättningen av särskilda luftrumsvolymer för ett visst ändamål ska övervakas, samordnas och offentliggöras vid rätt tidpunkt för att minska risken för separationsunderskridande mellan luftfartyg under alla omständigheter. Med beaktande av hur den militära verksamheten och därmed sammanhängande frågor under medlemsländernas ansvar är organiserade ska luftrumsplaneringen också stödja en enhetlig tillämpning av konceptet för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av Icao och som genomförts i enlighet med förordning (EG) nr (XXXX/XXX) om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning), i syfte att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst i samband med den gemensamma transportpolitiken.

i) Utformning av luftrum

Luftrumsstrukturerna och flygprocedurerna ska utformas, kartläggas och godkännas på ett korrekt sätt innan de införs och används av luftfartyg.

3. System och komponenter

a) Allmänt

System och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster som tillhandahåller information som är förknippad med dessa till och från luftfartyg och på marken ska utformas, tillverkas, installeras, underhållas och användas på ett sätt som säkerställer att de kan uppfylla sina avsedda syften.

Systemen och förfarandena ska särskilt innefatta vad som krävs för att stödja följande funktioner och tjänster:

1. Luftrumsplanering.
2. Flödesplanering.
3. Flygtrafikledningstjänster, särskilt system för behandling av färdplandata, system och förfaranden för övervakning samt gränssnitt mellan människa och maskin.
4. Kommunikation, inbegripet mark/mark, luft/mark och luft/luft.
5. Navigering.
6. Övervakning.
7. Flygbriefingstjänst.
8. Användning av flygväderinformation.

b) Integritet, prestanda och tillförlitlighet i system och komponenter

Den integritets- och säkerhetsrelaterade prestandan hos system och komponenter, oavsett om de finns på ett luftfartyg, på marken eller i rymden, ska vara lämplig för det avsedda syftet. De ska uppfylla den prestandanivå som krävs under alla förutsebara driftsförhållanden och under hela sin operativa livslängd.

System för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster och deras komponenter ska utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att en sammanhängande drift av det europeiska nätet för flygledningstjänst alltid säkerställs för hela flygningen. Sammanhängande drift kan i synnerhet ses som utbyte av information, bl.a. relevant information om operativ status, gemensam tolkning av information, jämförbar databehandling och därmed förbundna förfaranden som möjliggör en gemensam operativ verksamhet som överenskommit för hela eller delar av det europeiska nätet för flygledningstjänst.

Det europeiska nätet för flygledningstjänst, dess system och dess komponenter ska på ett samordnat sätt stödja nya överenskomna och godkända driftsystem som förbättrar flygtrafiktjänsternas kvalitet, hållbarhet och effektivitet, särskilt med avseende på flygsäkerhet och kapacitet.

Det europeiska nätet för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter ska stödja det gradvisa genomförandet av civil och militär samordning, i den mån detta är nödvändigt för en effektiv luftrums- och flödesplanering samt ett säkert och effektivt utnyttjande av luftrummet av samtliga användare, genom tillämpning av konceptet för flexibel användning av luftrummet.

För att dessa mål ska uppnås ska det europeiska nätet för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter stödja ett utbyte i rätt tid av korrekt och konsekvent information mellan civila och militära motparter om alla faser i en flygning, utan att det påverkar säkerhets- eller försvarspolitiska intressen, inbegripet sekretesskrav.

c) *Utformning av system och komponenter*

- i) System och komponenter ska utformas så att de uppfyller tillämpliga säkerhetskrav.
- ii) System och komponenter ska som helhet, separat och i förhållande till varandra vara utformade så att det föreligger ett omvänt proportionellt förhållande mellan risken att ett eventuellt fel kan leda till driftsstopp och allvarlighetsgraden av de konsekvenser som detta har på tjänstens säkerhet.
- iii) System och komponenter ska, separat och i kombination med varandra, vara utformade med hänsyn till de begränsningar som finns i den mänskliga förmågan och kapaciteten.
- iv) System och komponenter ska vara utformade på ett sätt som skyddar dem från oavsiktlig skadlig interaktion med externa element.
- v) Personalen ska få den information som behövs för att tillverka, installera, använda och underhålla system och komponenter samt information om osäkra förhållanden på ett tydligt, enhetligt och otvetydigt sätt.

d) *Kontinuerlig servicenivå*

Systemens och komponenternas säkerhetsnivåer ska upprätthållas under tjänsten och alla ändringar av tjänsten.

4. *Kvalifikationer för flygledare*

a) *Allmänt*

En person som genomgår utbildning för att tjänstgöra som flygledare eller flygledarelev ska ha uppnått sådan utbildningsmässig, fysisk och psykisk mognad att han eller hon kan förvärva, bibehålla och uppvisa relevanta teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter.

b) Teoretiska kunskaper

- i) En flygledare ska förvärva och bibehålla en kunskapsnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva och som står i proportion till de risker som är knutna till typen av tjänst.
- ii) Att flygledaren har förvärvat och bibehållit teoretiska kunskaper ska visas genom fortlöpande bedömning under utbildningens gång eller genom lämpliga examinationer.
- iii) En lämplig kompetensnivå i fråga om teoretiska kunskaper måste bibehållas. Efterlevnaden ska visas genom återkommande bedömningar eller examinationer. Frekvensen för examinationerna ska stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till den berörda typen av tjänst.

c) Praktiska färdigheter

- i) En flygledare ska förvärva och bibehålla de praktiska färdigheter som är lämpliga för de funktioner som han eller hon ska utöva. Dessa färdigheter ska stå i proportion till de risker som är knutna till typen av tjänster och ska, i den mån detta är relevant för de funktioner som han eller hon ska utöva, minst omfatta följande:
 - i) Operativa förfaranden.
 - ii) Uppgiftsspecifika aspekter.
 - iii) Förfaranden vid onormala förhållanden och i nödsituationer.
 - iv) Mänskliga faktorer.
- ii) En flygledare ska visa sin förmåga att utföra de aktuella förfarandena och uppgifterna med en kompetensnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva.
- iii) En tillfredsställande kompetensnivå i fråga om praktiska färdigheter ska bibehållas. Att flygledaren uppfyller detta krav ska bevisas genom återkommande bedömningar. Frekvensen för dessa bedömningar ska stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till typen av tjänst och de uppgifter som utförs.

d) Språkkunskaper

- i) En flygledare ska uppvisa en förmåga att tala och förstå engelska i en sådan utsträckning att han eller hon kan kommunicera effektivt med enbart röst (telefon/radiotelefoni) och i situationer ansikte mot ansikte om konkreta och arbetsrelaterade ämnen, även i nödsituationer.
- ii) När det är nödvändigt för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster inom en viss lufttrumsvolym, ska flygledaren också kunna tala och förstå ett eller flera nationella språk i den omfattning som beskrivs ovan.

e) Utbildningshjälpmedel för simulering (STD)

När utbildningshjälpmedel för simulering används för praktisk utbildning i situationsmedvetenhet och mänskliga faktorer eller för att visa att en praktisk färdighet har förvärvats eller bibehållits, ska detta hjälpmedel ha en kapacitetsnivå som gör det möjligt att på ett tillfredsställande sätt simulera arbetsmiljöer och operativa situationer som är ändamålsenliga för den aktuella utbildningen.

f) Utbildningskurs

- i) Utbildningen ska ske genom en kurs som kan omfatta teoretisk och praktisk undervisning, i tillämpliga fall inklusive träning i ett utbildningshjälpmedel för simulering.
- ii) En utbildningsplan ska fastställas och godkännas för varje typ av kurs.

g) Instruktörer

- i) Den teoretiska utbildningen ska ges av instruktörer med lämpliga kvalifikationer. Dessa instruktörer ska
 - i) ha lämpliga kunskaper på det område som utbildningen avser och
 - ii) ha visat sin förmåga att använda lämpliga undervisningsmetoder.

- ii) Den praktiska utbildningen ska ges av instruktörer med lämpliga kvalifikationer. Dessa instruktörer ska
 - i) uppfylla krav på teoretiska kunskaper och erfarenhet som är lämpliga med tanke på den undervisning som ges,
 - ii) ha visat sin förmåga att undervisa och använda lämpliga undervisningsmetoder,
 - iii) ha erfarenhet av att använda metoder för undervisning i de procedurer som utbildningen är tänkt att avse och
 - iv) regelbundet genomgå fortbildning som garanterar att undervisningskompetensen bibehålls.
- iii) Instruktörer i praktiska färdigheter ska dessutom ha eller ha haft behörighet att tjänstgöra som flygledare.

h) Examinatorer

- i) Personal som ansvarar för att bedöma flygledarnas färdigheter ska
 - i) ha visat förmåga att bedöma flygledares prestationer samt utföra prov och kontroller av flygledare och
 - ii) regelbundet genomgå fortbildning som garanterar att bedömningsnormerna är aktuella.
- ii) Examinatorer av praktiska färdigheter ska dessutom ha eller ha haft behörighet att tjänstgöra som flygledare på de områden där examinationen ska göras.

i) *Medicinsk lämplighet för flygledare*

i) Medicinska kriterier

- i) Alla flygledare ska med jämna mellanrum visa medicinsk lämplighet att på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina funktioner. Detta ska påvisas genom en lämplig bedömning som tar hänsyn till eventuell åldersbetingad nedsättning av psykisk och fysisk förmåga.
- ii) För att visa medicinsk lämplighet, vilket omfattar fysisk och psykisk hälsa, ska personal som tillhandahåller en flygkontrolltjänst visa att han eller hon inte lider av någon sjukdom eller något funktionshinder som gör honom eller henne oförmögen att
 - korrekt utföra de uppgifter som krävs för att tillhandahålla en flygkontrolltjänst,
 - vid någon tidpunkt utföra tilldelade uppgifter eller
 - korrekt uppfatta sin omgivning.

- ii) Om fullständig medicinsk lämplighet inte kan styrkas, får kompensande åtgärder som erbjuder motsvarande säkerhet vidtas.

5. *Tjänsteleverantörer och utbildningsorganisationer*

a) *Tjänster ska endast tillhandahållas om följande villkor uppfylls:*

- i) Tjänsteleverantören ska direkt eller indirekt via avtal ha de resurser som krävs för tjänstens storlek och omfattning. Dessa resurser ska omfatta, men är inte begränsade till, system, lokaler inklusive kraftförsörjning, ledningsstruktur, personal, utrustning och underhåll av utrustning, dokumentation av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
- ii) Tjänsteleverantören ska utarbeta och upprätthålla lednings- och driftsmanualer förknippade med de tjänster som ska levereras och bedriva verksamheten i enlighet med de handböckerna. Dessa manualer ska innehålla alla instruktioner, all information och alla förfaranden som krävs för verksamheten, ledningssystemet och för att den operativa personalen ska kunna utföra sina uppgifter.

- iii) Tjänsteleverantören ska tillämpa och upprätthålla ett riskbaserat ledningssystem för att se till att de grundläggande kraven i denna bilaga uppfylls och arbeta för att ständigt och aktivt förbättra detta system.
- iv) Tjänsteleverantören ska endast använda personal med lämplig kompetens och utbildning och ska upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram för personalen.
- v) Tjänsteleverantören ska upprätta formella gränssnitt med alla intressenter som direkt kan påverka säkerheten i de tjänster som leverantören tillhandahåller för att se till att dessa grundläggande krav uppfylls.
- vi) Tjänsteleverantören ska upprätta och genomföra en beredskapsplan som omfattar nödsituationer och onormala förhållanden som kan uppstå i samband med leverantörens tjänster.
- vii) Tjänsteleverantören ska införa och upprätthålla ett program för säkerhet och förebyggande av olyckor och tillbud, inbegripet ett program för rapportering och analys av händelser, som ska ingå i ledningssystemet och bidra till arbetet med att kontinuerligt förbättra säkerheten.
- viii) Tjänsteleverantören ska vidta åtgärder för att kontrollera att säkerhets- och driftskompatibilitetskraven för alla system och komponenter som leverantören använder alltid uppfylls.

b) Flygkontrolltjänster ska endast utföras om följande villkor uppfylls:

- i) Förebyggande av trötthet hos personal som utför flygkontrolltjänster ska ske genom begränsningar i ett tjänstgöringsschema. Detta tjänstgöringsschema ska omfatta tjänstgöringsperioder, tjänstgöringstider och ändamålsenliga viloperioder. Begränsningarna i tjänstgöringsschemat ska ta hänsyn till alla relevanta faktorer som bidrar till trötthet, särskilt sömnbrist, störd dygnsrytm, nattjänstgöring, sammanlagd tjänstgöringstid för vissa tidsperioder samt fördelningen av tilldelade uppgifter bland personalen.
- ii) Förebyggande av stress hos personal som utför flygkontrolltjänster ska ske genom utbildning och förebyggande program.

- iii) Leverantören av flygkontrolltjänster ska ha förfaranden för att kontrollera att den kognitiva förmågan hos den personal som utför flygkontrolltjänster inte är nedsatt eller att deras medicinska lämplighet inte är otillräcklig.
 - iv) Leverantören av flygkontrolltjänster ska ta hänsyn till operativa och tekniska begränsningar och även till mänskliga faktorer i planeringen och verksamheten.
- c) *Kommunikations-, navigerings- och/eller övervakningstjänster ska endast utföras om följande villkor uppfylls:*

Tjänsteleverantören ska i god tid informera berörda luftrumsanvändare och flygtrafikledningsenheter om den operativa statusen (och förändringar i den) i de tjänster som tillhandahålls för flygtrafikledningsändamål.

d) *Utbildningsorganisationer*

En utbildningsorganisation som tillhandahåller utbildning för personal som utför en flygkontrolltjänst ska uppfylla följande villkor:

- i) Utbildningsorganisationen måste förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess verksamhet. Dessa resurser ska omfatta, men är inte begränsade till, lokaler, personal, utrustning, metodologi, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
- ii) Utbildningsorganisationen ska införa och upprätthålla ett ledningssystem med avseende på säkerhet och utbildningsstandard samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.
- iii) Utbildningsorganisationen ska träffa överenskommelser med andra berörda organisationer, om så behövs, så att dessa grundläggande krav stadigvarande uppfylls.