



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 7.12.2015
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions
Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets
forordning (EF) nr. 216/2008**

(EØS-relevant tekst)

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

• Begrundelse og formål

Dette initiativ er en del af Europa-Kommissionens "strategi til forbedring af konkurrenceevnen i EU's luftfartssektor" for 2015. Formålet med det er at forberede EU's retlige ramme for luftfartssikkerhed på de kommende 10 til 15 års udfordringer, og således fortsat sikre passagerer og offentligheden sikker og miljøvenlig lufttransport. Initiativet bygger på mere end 12 års erfaring med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 216/2008¹ og forgænger² dertil.

Sikkerhed og hensyntagen til miljøet er forudsætninger for, at luftfartssektoren kan være konkurrencedygtig. Eftersom lufttrafikken i Europa forventes at nå 14,4 millioner flyvninger i 2035 (50 % flere end i 2012), er det Kommissionens mål at sikre, at antallet af havarier holdes på det nuværende lave niveau, så EU's luftfartssektor kan vokse sikkert i fremtiden og på den måde forblive konkurrencedygtig. Med dette initiativ skal der indføres en risiko- og performancebaseret tilgang til sikkerhedsreglerne, eksisterende huller i sikkerheden skal lukkes, og der skal tages mere hensyn til samspillet mellem lovgivningen inden for luftfartssikkerhed og andre tekniske områder, som f.eks. flyvesikkerhed (security) eller miljøbeskyttelse.

Selv om luftfartssikkerhed er det væsentligste mål med dette forslag, er det ikke det eneste. Forslaget skal også ses i sammenhæng med Kommissionens prioriteter inden for beskæftigelse og vækst, udvikling af det indre marked og styrkelse af Europas rolle som global aktør. Initiativet sigter mod at bidrage til en konkurrencedygtig europæisk luftfarts- og flyindustri, som skaber job af høj værdi og driver den teknologiske innovation. Initiativet vil skabe et effektivt regelsæt til at integrere nye forretningsmodeller og nye teknologier. Med initiativet foreslås det at skabe en EU-ramme for sikker indførelse af ubemandede luftfartøjer i europæisk luftrum.

Forslaget er også en reaktion på opfordringer fra medlemsstaterne, branchen og luftrumsbrugerne til at anlægge en mere afpasset og fleksibel tilgang til sikkerhedsreglerne og til at afskaffe regler, der kan kvæle iværksætterier med alt for detaljerede krav. Med forslaget ønskes det at indføre et skalerbart regelsæt, som anerkender de eksisterende forskelle mellem de mange sektorer inden for civil luftfart og de risici, der er involveret. Denne tilgang forventes at gavne hele luftfartssektoren i Unionen og vil navnlig være tilpasset små og mellemstore virksomheders (SMV) behov.

Medlemsstaterne og Den Europæiske Unions luftfartssikkerhedsagentur (EASA) vil med overgangen til en risiko- og performancebaseret tilgang til regler og tilsyn have behov for at udvikle nye kvalifikationer og kompetencer, samt for løbende at holde sig ajourført med de

¹ Forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1). Forordningen blev efterfølgende ændret ved forordning (EF) nr. 1108/2009, som udvidede dens anvendelsesområde til sikkerhed på flyvepladser og sikkerhedsaspekter ved lufttrafikstyring og luftfartstjenester.

² Forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1).

seneste teknologiske udviklinger i branchen. Initiativet fremmer disse mål ved at foreslå bedre ordninger til koordinering og udvikling af forskning og uddannelse inden for luftfart.

Endelig søges det med forslaget at løse de problemer, som nogle nationale myndigheder står over for i forbindelse med at opretholde og finde finansiering til de ressourcer, som er nødvendige for at gennemføre den krævede certificering og tilsynsarbejdet. Med henblik herpå indeholder initiativet et forslag til et regelsæt for pooling og deling af tekniske ressourcer mellem de nationale myndigheder og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, og det giver mulighed for at overføre ansvaret for at gennemføre EU-lovgivning på frivillig basis.

- **Overensstemmelse med eksisterende politiske bestemmelser på området**

Dette initiativ bygger på Unionens eksisterende bestemmelser for sikkerheden inden for civil luftfart, som findes i forordning (EF) nr. 216/2008.

Forslaget stemmer overens med Kommissionens initiativ fra 2013 om hurtigere gennemførelse af det fælles europæiske luftrum (SES II+-initiativet)³. I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende forslag har Kommissionens taget hensyn til Kommissionens forslag COM(2013) 409 af 11.6.2013 og resultaterne af de indtil nu gennemførte drøftelser i Europa-Parlamentet og i Rådet om de foreslåede SES II+-ændringer til forordning (EF) nr. 216/2008. For at undgå at man parallelt debatterer to lovforslag, som begge vedrører forordning (EF) nr. 216/2008, og fordi nærværende forslag er så omfattende, er de foreslåede SES II+-ændringer til forordning (EF) nr. 216/2008 indarbejdet i dette nye forslag, og de er blevet tilpasset nærværende forslags nye struktur og stil. Kommissionen fortsætter derfor ikke drøftelserne om forslag COM(2013) 409 af 11.6.2013, der blev fremlagt som en del af SES II+-initiativet.

Hvis foreslåede ændringer i dette initiativ har indflydelse på anden EU-lovgivning om lufttransport vedtaget af Europa-Parlamentet og Rådet (hvilket er tilfældet for havariundersøgelser, indberetninger af begivenheder og licenser til luftfartsselskaber), foreslås der passende ændringer til andre af Unionens retsakter for at sikre en konsekvent tilgang.

- **Overensstemmelse med andre EU-politikker**

Initiativet har forbindelse til og stemmer fuldstændig overens med Kommissionens strategiske mål for 2014-2019 for så vidt angår understøttelse af "beskæftigelse og vækst" og af "et stærkere og mere retfærdigt indre marked med et styrket industrigrundlag".

Nærværende forslag stemmer også overens med "den fælles tilgang til decentraliserede agenturer", som Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet blev enige om i 2012, og om nødvendigt tilpasses de bestemmelser, der vedrører Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, til de standardbestemmelser, der anbefales i denne fælles tilgang.

³ Kommissionens meddelelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget om hurtigere gennemførelse af det fælles europæiske luftrum af 11.6.2013, COM(2013) 408 final, som ledsages af et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, COM(2013) 409 final, og et forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om gennemførelse af det fælles europæiske luftrum, COM(2013) 410 final.

Initiativet har også til formål at bringe konstruktion og operation af ubemandede luftfartøjer i overensstemmelse med den generelle luftfartspolitik. Ubemandede luftfartøjer bliver endnu en type luftfartøjer, som skal levere en række nye tjenester på det europæiske luftfartsmarked under forordning (EF) nr. 1008/2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet. Eftersom ubemandede luftfartøjer deler luftrummet med andre luftfartøjer, skal deres operationelle flyvesikkerhed afstemmes med den overordnede luftfartssikkerhedspolitik. Endelig skal flyvning med ubemandede luftfartøjer også være forenelig med reglerne for lufttrafik, jf. de fælles regler for luftrummet⁴.

2. RETSGRUNDLAG, NÆRHEDSPRINCIPPET OG PROPORTIONALITETSPRINCIPPET

• Retsgrundlag

Forslaget er baseret på artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, som danner retsgrundlaget for vedtagelse af EU-foranstaltninger, som vedrører lufttransport.

• Nærhedsprincippet (for områder, der ikke er omfattet af enekompetence)

I henhold til forordning (EF) nr. 1592/2002 og forordning (EF) nr. 216/2008 har Unionen overtaget ansvaret for luftfartøjmateriels luftdygtighed og miljøgodkendelse, flyveoperationer, certificering af flybesætninger, flyvepladser og lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS), samt sikkerhedstilsyn med tredjelandsoperatører. Sikkerhed for civil luftfart har derfor været reguleret på EU-niveau i mere end et årti. Dette skyldes, at lufttransport og fremstilling af luftfartøjsmateriel i vidt omfang er grænseoverskridende aktiviteter, som bedre kan reguleres på EU-niveau.

I forbindelse med dette initiativ foreslås det at tilføje et begrænset antal specifikke områder til Unionens overordnede ramme for luftfartssikkerhed, nemlig ubemandede luftfartøjer, sikkerhed inden for groundhandlingtjenester og sikkerhedsaspekterne ved design af luftfartøjer og luftfartssystemer, herunder cybersikkerhed.

Fremstilling af ubemandede luftfartøjer har en grænseoverskridende dimension, eftersom mange ubemandede luftfartøjer købes online, importeres eller som minimum indeholder importerede dele. Det er svært at opnå gensidig anerkendelse på det indre marked, når der stadig findes detaljerede og forskellige nationale standarder og regler. Mange operatører udvikler grænseoverskridende aktiviteter i forbindelse med levering af tjenester ved hjælp af ubemandede luftfartøjer. Disse omfatter f.eks. inspektion af infrastruktur fra olieplatforme til jernbanespor, som organiseres på internationalt niveau. Selv hvis opgaverne har et begrænset anvendelsesområde, skal operatørerne være i stand til at bruge det samme ubemandede luftfartøj og de samme driftskrav med den samme pilot forskellige steder i Unionen, så de kan udvikle deres forretning, særligt hvis de er aktive på et nichemarked. Store leveringsvirksomheder har til hensigt at organisere levering af deres tjenester på EU-niveau, hvilket kræver fælles regler. Nærhedsprincippet gælder for gennemførelsen af de fælles driftsregler, f.eks. vil medlemsstaternes myndigheder gennemføre lokale risikovurderinger og beslutte, hvilke luftrum der skal være åbne og lukkede for ubemandede luftfartøjer og på hvilke vilkår. De fleste flyvninger med lette ubemandede luftfartøjer har en

⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning nr. 923/2012 af 26. september 2012 om fælles regler for luftrummet og operationelle bestemmelser vedrørende luftfartstjenester og -procedurer

lokal dimension, og det er de lokale myndigheder, der skal vurdere, hvilken risiko flyvninger indebærer, og godkende den specifikke type flyvninger.

For så vidt angår groundhandlingtjenester er der behov for at skride til handling på EU-niveau, fordi ulykker i forbindelse med groundhandling er den fjerdestørste ulykkekategori i de seneste ti år, og de frivillige initiativer på medlemsstatsniveau har hidtil ikke givet tilfredsstillende resultater, som har nedbragt denne risiko. Der findes på nuværende tidspunkt ikke nogen sikkerhedskrav på EU-niveau, som er rettet direkte til leverandører af groundhandlingtjenester. Eftersom groundhandling er en del af det overordnede luftfartssystem og er forbundet med andre områder, inden for hvilke kompetencerne ligger hos EU (som f.eks. flyvepladser og flyveoperationer), vil lovgivning herom på EU-niveau sikre en konsekvent tilgang i alle medlemsstater. For at sikre en forholdsmæssig tilgang foreslås det, at det ikke skal være en forudsætning, at tjenesteudbydere er certificeret for at kunne påbegynde levering af deres tjenester. Det er også Kommissionens standpunkt, at de fælles krav til groundhandling bør være baseret på anerkendte industristandarder og bedste praksis. Medlemsstaterne skal samtidig have de nødvendige lovgivningsværktøjer til at sikre et effektivt tilsyn med leverandørerne af sådanne tjenester.

For så vidt angår sikkerhedsaspekterne ved design af luftfartøjer og luftfartssystemer skal det understreges, at Unionen allerede er involveret i nogle af disse problemstillinger. Samspillet mellem Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed (security) inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002⁵ og den gældende forordning (EF) nr. 216/2008 er imidlertid tydeligt defineret, herunder hvilken rolle EU's luftfartssikkerhedsagentur skal spille. Det er meningen med forslaget at præcisere, hvad Unionens rolle er i denne forbindelse under hensyntagen til det forhold, at disse sikkerhedsaspekter er tæt forbundet med sikkerheden i forbindelse med design af luftfartøjer og flyveoperationer, som Unionen allerede er ansvarlig for, jf. forordning (EF) nr. 216/2008.

- **Proportionalitet**

Proportionalitet er et af de primære formål med dette initiativ, og foranstaltninger, der har til formål at gøre den nuværende retlige ramme for luftfartssikkerhed mere proportionel, er en integrerende del af den endelige pakke med politiske foranstaltninger, der foreslås, som forklaret i den ledsagende konsekvensanalyserapport (kapitel 6.6). Det foreslås i initiativet at indføre en risikobaseret tilgang til lovgivningen om luftfartssikkerhed, som burde være til gavn for hele luftfartssektoren, og som navnlig er velegnet til at regulere små og mellemstore virksomheder.

- **Valg af retsakt**

Nærværende forslag ændrer ikke på den valgte type retsakt. Siden 2002, hvor forordning (EF) nr. 1592/2002 blev vedtaget, har sikkerhed for civil luftfart været reguleret ved hjælp af forordninger. Det ser Kommissionen ingen grund til at ændre.

⁵ EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72.

3. RESULTAT AF EFTERFØLGENDE EVALUERINGER, HØRINGER AF INTERESSEREDE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

- **Efterfølgende evalueringer/kvalitetskontrol af gældende lovgivning**

Ikke relevant

- **Høring af interesserede parter**

De interesserede parter blev hørt samtidigt af Kommissionen og det europæiske luftfartssikkerhedsagentur. De to høringer supplerede hinanden. Ydermere afholdt Kommissionens tjenestegrene en række møder med medlemsstaterne og interesserede parter fra luftfartsindustrien for at supplere de offentlige høringer med yderligere oplysninger. [Et resume af resultaterne af Kommissionens offentlige høring er blevet offentliggjort på webstedet Europa](#). De overordnede resultater af den offentlige høring er følgende:

- Der er stor enighed om, at Unionen har nået et meget højt sikkerhedsniveau. Over 90 % af bidragyderne var enige eller meget enige i, at det på nuværende tidspunkt er sikkert at rejse med fly inden for Unionen
- Det blev samtidig anerkendt, at når det kommer til sikkerhed, er der ikke plads til at hvile på laurbærrene. Flere end 70 % af de medlemsstater og brancheorganisationer, der bidrog til Kommissionens onlinehøring, mener, at evnen til at identificere og afhjælpe sikkerhedsrisici skal forbedres
- Ud over at bevare det nuværende niveau for sikkerhedsresultater er den primære bekymring blandt medlemsstater og interesserede parter, at det nuværende system er effektivt og forholdsmæssigt. Langt størstedelen af de organisationer, der deltog i Kommissionens onlineundersøgelse (82 %), herunder især SMV'er, fandt, at de eksisterende regler er for detaljerede og restriktive, samt at det nuværende sikkerhedsniveau kan sikres med lavere omkostninger (83 %). Dette synspunkt er også udbredt blandt medlemsstaterne
- Der er bekymring blandt medlemsstaterne og i branchen for, at den aktuelle måde, som luftfartsmyndighederne anvender de tekniske ressourcer på, er utilstrækkelig, og at visse nationale luftfartsmyndigheder oplever en mangel på ressourcer. Flertallet (63 %) af de medlemsstater og luftfartsorganisationer, der besvarede Kommissionens onlineundersøgelse, mener, at nogle af de nationale luftfartsmyndigheder ikke har tilstrækkelige finansielle og menneskelige ressourcer til at udføre deres tilsynsopgaver
- Flyfabrikationsindustrien har været fortalere for, at EU skulle være mere aktiv med at fremme standarder for sikkerhed for civil luftfart internationalt, bl.a. i Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO), og har udtrykt bekymring over mangelen på ressourcer til produktcertificering på langt sigt hos Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur
- 73 % af de organisationer, der besvarede Kommissionens onlineundersøgelse, pegede på mulige uoverensstemmelser, huller og overlapninger i den gældende lovgivning, der især hidrører fra medlemsstaternes forskellige tolkning af denne.

Arbejdsmarkedsparterne i EU (som repræsenterer både arbejdsgivere og arbejdstagere) har bidraget til de høringer, som Kommissionen og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur har gennemført. De organisationer, der repræsenterer luftfartspersonalet, påpegede især det forhold, at en performancebaseret tilgang til luftfartssikkerhed bør supplere og ikke erstatte de nuværende system af detaljerede forordninger. De organisationer, der repræsenterer

arbejdsgiverne, var også bekymrede for de fremtidige ressourcer, der tildeles af medlemsstaterne til at føre tilsyn med sikkerheden, og de henviste især til behovet for at sikre et højt uddannelses- og kompetenceniveau hos både myndighederne og luftfartssektoren som helhed. De organisationer, der repræsenterer piloterne, udtrykte bekymring over de eventuelle negative konsekvenser for sikkerheden, som følge af visse luftfartsselskabers ansættelsespraksis og andre innovative forretningsmodeller.

På den anden side henledte organisationer, der repræsenterer arbejdsgiverne, Kommissionens opmærksomhed på forskelle i medlemsstaternes anvendelse af reglerne, overregulering og ineffektiv anvendelse af ressourcer til certificering og tilsyn. Arbejdsgiverne påpegede i særdeleshed det forhold, at mens luftfartsindustrien opererer frit på det indre marked, hører tilsyn stadig under den enkelte medlemsstats ansvarsområde. Ensartede vilkår, standardisering og en stabil gennemførelse af reglerne anses af arbejdsgiverne for at være særlig vigtigt. Nogle af de organisationer, der repræsenterer arbejdsgiverne, var fortalere for oprettelsen af en fælles civil luftfartsmyndighed i Unionen.

Kommissionen er i store træk enig med resultaterne af de offentlige høringer, og dette er afspejlet i udarbejdelsen af nærværende forslag. Unionens evne til at identificere og afværge sikkerhedsrisici bør forbedres med de af forslaget bestemmelser, som vedrører sikkerhedsstyring, den europæiske plan for luftfartssikkerhed og nationale sikkerhedsprogrammer. Indførelsen af en risiko- og performancebaseret tilgang til lovgivningen bør give mulighed for at opnå en mere forholdsmæssig retlig ramme, som tager større hensyn til forskellene i de forskellige typer af luftfartsaktiviteter og den risiko, de indebærer. Det foreslåede regelsæt for pooling og deling af ressourcer mellem de nationale luftfartsmyndigheder og Den Europæiske Unions Luftfartsikkerhedsagentur forventes at øge ressourceeffektiviteten.

Der blev gennemført en selvstændig offentlig høring om ubemandede luftfartøjer, hvis resultater støttede en øjeblikkelig indgriben på EU-niveau for at udnytte potentialet ved brug af ubemandede luftfartøjer. Denne teknologiske bidrag til beskæftigelse og vækst blev bekræftet. Høringen bekræftede, at der er en lang række ubemandede luftfartøjer, som er klar til at blive udviklet, men at retlig og teknologisk usikkerhed hindrer en hurtig udbredelse. Specifikke tilladelser og fragmentering er et reelt problem. Respondenterne udpegede sikkerhed og beskyttelse af personoplysninger som de vigtigste problemområder, der kunne reguleres med en passende retlig ramme, som fastsætter reglerne i forhold til risikoen, og hvor de nationale myndigheder spiller en vigtig rolle.

Den nuværende grænse for opdeling af kompetencer mellem Unionen og medlemsstaterne inden for reguleringen af ubemandede luftfartøjer går i dag ved 150 kg, og den anses generelt for at være forældet. Reglerne for ubemandede luftfartøjer bør udvikles i retning af en driftsbaseret tilgang, hvor risikoen ved den enkelt type drift er afhængig af en række faktorer. For så vidt angår sikkerhed og beskyttelse af personoplysninger i forbindelse med driften af ubemandede luftfartøjer, tyder høringen ikke på, at der er behov for nye regler, men derimod en bedre anvendelse af de eksisterende regler og et tættere samarbejde mellem de nationale luftfartsmyndigheder og nationale datatilsynsmyndigheder.

- **Indhentning og brug af ekspertbistand**

Kommissionen har anmodet om en [udtalelse fra Det Europæiske Luftfartsikkerhedsagentur, som blev afgivet den 16. marts 2015](#). Udtalelsen er baseret på flere end 6 000 bemærkninger afgivet af medlemsstater og interesserede parter, og den indeholder forslag til en lang række ændringer af forskellige områder af den tekniske lovgivning om luftfart, herunder sikkerhed,

forskning, miljøbeskyttelse og effektiv ressourceanvendelse i det europæiske luftfartssikkerhedssystem.

Kommissionen benyttede sig også af følgende råd og ekspertise:

1. To undersøgelser blev bestilt for at understøtte konsekvensanalysen:
 - Den første undersøgelse analyserede tilgængelighed af, effektivitet af udnyttelsen af og udviklingen i luftfartsmyndighedernes menneskelige ressourcer samt finansieringen af det europæiske luftfartssikkerhedssystem (støtteundersøgelse af ressourcer). Undersøgelsen konkluderede, at forholdet mellem ressourcer og arbejdsbyrde er blevet forværret over det seneste årti. I henhold til undersøgelsen kunne eksisterende ressourcer fordeles bedre på tværs af systemet. Der blev også identificeret mangler i personalets kvalifikationer. Undersøgelsen viser, at disse aspekter tilsammen forhindrer luftfartsmyndighederne i at udnytte deres potentiale fuldt ud. Endelig konkluderes det i undersøgelsen, at forskellige arbejdsmetoder hos de nationale luftfartsmyndigheder og forskelle i finansieringen af disse medfører, at konkurrencevilkårene ikke er ens på det fælles luftfartsmarked.
 - Den anden undersøgelse om performanceordninger og en performancebaseret tilgang undersøgte muligheden for at indføre performanceelementer i forvaltningen af luftfartssikkerhed (støtteundersøgelse af performance). Det konkluderedes i undersøgelsen, at det er muligt at indføre en sikkerhedsordning for civil luftfart, men der advares af en række tekniske årsager mod at indføre den for hurtigt. For så vidt angår en performancebaseret tilgang til regulering af luftfartssikkerhed, konkluderes det i undersøgelsen, at en sådan tilgang vil have en positiv indvirkning på luftfartssikkerhed og innovation, men effekten af denne tilgang kan kun beskrives kvalitativt og afhænger i høj grad af, hvilke specifikke regler der ændres fra at være præskriptive til at være præstationsbaserede. Dette gør det umuligt på forhånd at kvantificere, hvor store fordelene ved en performancebaseret tilgang til sikkerhedsreglerne i luftfartssektoren er. Denne undersøgelse var også genstand for en fagfællebedømmelse af eksperter fra branchen og medlemsstaterne.
2. Kommissionen tog hensyn til henstillingerne fra [undergruppen om EU's fremtidige regelsæt for luftfart](#), som blev oprettet af bestyrelsen i Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, og som bestod af generaldirektørerne for civil luftfart fra 14 EU/EFTA-lande samt repræsentanter for EASA og Kommissionen⁶. Endelig blev der taget hensyn til resultaterne af den uafhængige eksterne [evaluering, som blev gennemført i henhold til artikel 62](#) i forordning (EF) nr. 216/2008 om forordningens gennemførelse (artikel 62-evaluering)⁷. I begge disse evalueringer blev det bl.a. henstillet, at forordning (EF) nr. 216/2008 ændres på en række områder. Der findes et resumé af de henstillinger, der fremkom ved evalueringerne, i den konsekvensanalyserapport, der ledsager forslaget.

- **Konsekvensanalyse**

Dette forslag ledsages af to konsekvensanalyserapporter, som kan tilgås her [link]. Konsekvensanalyserapporten om revision af forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet gennemgået af udvalget for konsekvensanalyse, som afgav en positiv udtalelse [link] den

⁶ EASAs bestyrelsesudpegede undergruppe, "Endelig rapport" (2015), <http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014>.

⁷ Artikel 62-evaluering, Endelig rapport (2013), <http://easa.europa.eu/system/files/dfu/Article%2062%20Report.pdf>.

19. juni 2015. Udvalget for forskriftskontrol reviderede konsekvensanalyserapporten om sikker udvikling af droneoperationer i EU og afgav en positiv udtalelse [link] den 5. november 2015.

- **Målerettet regulering og forenkling**

Forslaget omfatter ikke bemandede luftfartøjer, der har en enkel konstruktion eller hovedsagelig anvendes lokalt, eller luftfartøjer, som er hjemmebyggede eller meget sjældne, eller som kun eksisterer i et meget begrænset antal. Initiativet omfatter heller ikke flyvepladser, der ikke er åbne for offentligheden, der ikke servicerer erhvervsmæssig lufttransport, eller der ikke besidder visse tekniske minimumsspecifikationer for operationers størrelse og anvendelsesområde.

Mikrovirksomheder og SMV'er er omfattet af forslaget, hvilket også er tilfældet for den gældende forordning (EF) nr. 216/2008. Forslaget indfører imidlertid en mere afpasset og skalerbar ordning, som vil give mulighed for i højere grad at tage hensyn til de forskelle, der er mellem virksomheder af forskellig størrelse. Indførelsen af en sådan skalerbar ordning er et af de primære mål med nærværende forslag. Helt konkret skal en række tiltag for SMV'er og lette luftfartøjer nedbringe den administrative byrde for disse sektorer og gøre lovgivningen mere gunstig for små iværksættervirksomheder. Inden for godkendelse af flykonstruktioner foreslås der en alternativ certificeringsprocedure for lette luftfartøjer, der bruges ved lavrisikoooperationer. Fabrikanten af ultralette luftfartøjer, som normalt ikke er omfattet af EU-reglerne, vil også få mulighed for at få deres materiel omfattet af EU's lovgivning, hvis de ønsker det, og på den måde få gavn af den fri bevægelighed på det indre marked. Flyveklubber og specialiserede organisationer for lette luftfartøjer vil på visse betingelser få mulighed for at agere som kvalificerede organer på vegne af de nationale luftfartsmyndigheder.

Forslaget vil også lette elektronisk udveksling af oplysninger og yderligere indførelse af digitale teknologier. Kommissionen foreslår navnlig at etablere et elektronisk register med oplysninger, der er relevante for certificering, tilsyn og håndhævelsesaktiviteter, som alle medlemsstaternes luftfartsmyndigheder og EASA skal have adgang til. Nogle af de oplysninger, der samles i registret, vil også blive gjort tilgængelige for offentligheden. Det foreslås, at agenturet tillægges beføjelser til at indgå aftaler med virksomheder eller sammenslutninger af virksomheder om dataindsamling, -udveksling og -analyse, som kan bane vejen for indførelse af big data-teknologier inden for analyse af luftfartssikkerhed.

- **Grundlæggende rettigheder**

Dette forslag har ikke direkte indflydelse på beskyttelsen af de fundamentale rettigheder, hvis man ser bort fra artiklerne om operation af ubemandede luftfartøjer. De regler, der er udviklet med henblik på sikker operation af ubemandede luftfartøjer, vil bidrage til en mere effektiv anvendelse af de eksisterende regler om privatlivets fred og databeskyttelse. Desuden vil sikkerhedskravet om at udstyre ubemandede luftfartøjer med en identifikationsanordning, f.eks. en elektronisk identifikationschip, også hjælpe med at opdage personer, som ikke respekterer reglerne for privatlivets fred eller databeskyttelse.

4. VIRKNINGER FOR BUDGETTET

Forslaget har budgetmæssige konsekvenser for den del af budgettet, der vedrører Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur, jf. artikel 06 02 02 i Unionens budget, hvilket forklares nærmere i finansieringsoversigten.

Forslaget giver agenturet en række nye opgaver, som har konsekvenser for de poster, der finansieres via Unionens bidrag. Anmodningerne om yderligere personale har primært at gøre med 1) koordinering på EU-niveau af indsamling, udveksling og analyse af data og oplysninger (kendt som "big data"), 2) oprettelse og forvaltning af et EU-register med oplysninger, der er relevante for certificering, tilsyn og håndhævelse, 3) nye opgaver i forbindelse med udarbejdelse og gennemførelse af regler inden for groundhandling, miljø og sikkerhed samt 4) oprettelse af et regelsæt for overførsel af ansvarsområder inden for det europæiske luftfartssikkerhedssystem, som sigter mod at forbedre anvendelsen af de tilgængelige ressourcer i hele Unionen.

Det identificerede behov for menneskelige ressourcer vil delvis blive dækket overflytning af det nuværende personale, hvilket nedbringer agenturets behov for yderligere personale, som finansieres via bidrag fra EU-budgettet, til 5 poster og 4 kontraktansatte.

I bilag X til konsekvensanalyserapporten er der fremsat et forslag, som er baseret på omfordeling af de afgifter, der betales for ATM/ANS-myndighedsopgaver, fra Eurocontrol til agenturet, hvilket ikke forhøjer operatørernes omkostninger. Hvis agenturet er i stand til at finansiere sine aktiviteter i forbindelse med ATM/ANS-myndighedsopgaver ved hjælp af disse gebyrer, vil der blive frigivet budget fra EU-bidraget til at finansiere de supplerende poster. Den foreslåede forordning indfører således overflyvningsafgifter som en indkomstkilde for agenturet i artikel 109, stk. 1, litra f). Det vil ydermere kræve en ændring af Kommissionens gennemførelsesforordning 391/2003 af 3. maj 2013 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester, hvis EASA skal tildeles overflyvningsafgifter.

Desuden søges der med forslaget at indføre en mekanisme, som vil gøre det muligt lettere at tilpasse den del af personalet, der finansieres via afgifter og gebyrer, til det aktuelle behov.

I den forbindelse er det vigtigt at bemærke, at Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur er et EU-agentur, som er delvis selvfinansieret gennem afgifter og gebyrer. EU's bidrag udgør sammen med bidrag fra tredjelande en tredjedel af agenturets budget, men to tredjedele genereres gennem indsamling af afgifter og gebyrer fra branchen for certificering og andre tjenester. Den del af budgettet, der stammer fra EU's bidrag, adskiller sig fra den del af budgettet, der stammer fra afgifter og gebyrer, og agenturets regnskabssystemer skelner skarpt mellem aktiviteter, der finansieres af EU's bidrag, og aktiviteter, der vedrører afgifter og gebyrer, og på den måde undgås krydsfinansiering. EU's bidrag til dette agentur udgør derfor ikke et udligningstilskud, som det er tilfældet for andre delvist selvfinansierede agenturer, hvilket skyldes lovgivers beslutning om, at afgifter og gebyrer afspejler de faktiske omkostninger.

Kommissionen foreslår, at det undersøges, om der kan indføres mere fleksibilitet i justeringen af agenturets stillingsfortegnelse i forbindelse med afgifter og gebyrer fra branchen for certificering og andre tjenester, på grundlag af udsvingene i branchens efterspørgsel efter tjenester. En sådan fleksibilitet bør imidlertid forudsætte, at der udvikles pålidelige indikatorer, som kan måle arbejdsbyrden og agenturets effektivitet. Det skal ske for at sikre, at en øget fleksibilitet ikke pålægger branchen en yderligere byrde. Disse indikatorer kunne tage hensyn til f.eks. om certificeringsaktiviteterne i gennemsnit gennemføres rettidigt, svartider for ansøgninger fra branchen, gennemsnitlig indsats pr. certifikat og forholdet mellem generalomkostninger og de samlede aktivitetsomkostninger. Hvis der er et fald i efterspørgslen, skal agenturet reducere det afgiftsfinansierede personale. Den nødvendige reduktion i antal medarbejdere kan nås ved at gøre brug af tidsbegrænsede kontrakter og naturlig afgang fra stillinger, understøttet af en ordentlig planlægning af fremtidige opgaver.

Der er en række faktorer, som kan have indvirkning på behovet for personale, der finansieres via gebyrer. Faktorer, der kan have indflydelse på markedsefterspørgslen de næste fem år, omfatter:

- Efterspørgslen efter nye luftfartøjer i Asien/Stillehavsområdet, hvor flåden forventes at vokse med en faktor tre. Denne efterspørgsel vil delvis blive dækket af fabrikanten fra disse områder, som også er underlagt EASAs certificeringsprocedure.
- Den globale trafik forventes at vokse med 3 % årligt, hvilket har direkte indflydelse på agenturets fortsatte luftdygtighedsaktiviteter (sikkerhedskritisk tilsyn) eftersom arbejdsmængden pr. type af certifikat er proportionel med luftfartsselskabers anvendelse af typen.
- Nye teknologier såsom udviklingen af ubemandede luftfartøjer, elektriske luftfartøjer eller ny luftskibsteknologi.

Faktorer, der kan have indflydelse på udviklingen af nye opgaver hos agenturet, omfatter:

- Big data-projekter
- Overførsel af ansvarsområder fra medlemsstaterne til agenturet på grundlag af et gebyrfinansieret system i henhold til forslaget artikel 53, 54 og 55.
- Sikkerhedstrusler bl.a. mod cybersikkerhed er stigende og kan kræve nye tilgange til certificering.

Kommissionen agter at debattere fordelene ved at indføre en ny model for fleksibilitet, som skal afhjælpe variationerne i arbejdsbyrden fra luftfartsindustrien samt sikre effektivitet ved hjælp af indikatorer, med Europa-Parlamentet og Rådet i den interinstitutionelle arbejdsgruppe (IIWG) om decentrale organers ressourcer, hvis næste møde foreløbig er planlagt til marts 2016.

Parallelt hermed vil Kommissionen sammen med agenturet fortsætte med at udarbejde en række indikatorer, der kan måle agenturets arbejdsbyrde og effektivitet i forhold til afgifter og gebyrer, og som skal fastsætte detaljerne for et system, der er fleksibelt i forhold til, hvor mange stillinger, der vedrører afgifter og gebyrer, og hvordan det kan fungere i praksis, samt hvad konsekvensen af en sådan plan vil være for agenturets stillingsfortegnelse.

Ønsket om øget fleksibilitet i den del af personalet, som finansieres via afgifter og gebyrer, er tæt forbundet med Kommissionens prioriteter inden for beskæftigelse, vækst og investeringer. For så vidt angår de aktiviteter, der finansieres gennem afgifter og gebyrer, forventer branchen en rettidig og markedsorienteret reaktion på de behov, den betragter som vigtige for den europæiske luftfartsindustris konkurrenceevne.

5. ANDRE ELEMENTER

- **Planer for gennemførelsen og foranstaltninger til overvågning, evaluering og rapportering**

Rammerne for overvågning, evaluering og rapportering i nærværende forslag er beskrevet i kapitel 7 i den ledsagende konsekvensanalyserapport. Der findes allerede tilstrækkelige overvågnings- og evalueringsmekanismer, som kan benyttes, fordi overvågning af præstationerne inden for luftfartssikkerhed er en integrerende del af Unionens reguleringsramme. Når de først er blevet vedtaget, vil effektiviteten af den foreslåede foranstaltning være underlagt en obligatorisk evaluering hvert femte år, ligesom det er tilfældet i henhold til den gældende forordning (EF) nr. 216/2008.

- **Forklarende dokumenter (for direktiver)**

Ikke relevant

- **Detaljeret redegørelse for forslagens bestemmelser**

Hele teksten i den foreslåede forordning har været igennem en grundig kontrol af lovgivningskvaliteten, hvilket har fået Kommissionen til at foreslå en ny, enklere struktur i forordningen og standardisere sproget, særligt i afdeling III som omhandler forskellige områder af luftfartssikkerheden.

Alle de bestemmelser, der vedrører de kompetente nationale myndigheders og agenturets aktiviteter i forbindelse med deres opgaver vedrørende certificering, tilsyn og håndhævelse er nu blevet samlet i kapitel IV. Kapitel III i den foreslåede forordning indeholder udelukkende bestemmelser, som finder anvendelse for juridiske og fysiske personer, der er omfattet af forordningens bestemmelser (dvs. piloter, organisationer, der er ansvarlige for fremstilling af luftfartøjer, flyvepladsoperatører osv.).

Kapitel I "Principper":

Artikel 1: Der er tilføjet yderligere mål og midler til at nå disse i den foreslåede forordning sammenlignet med den gældende forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikel 2: Denne artikel samler artikel 1 og 4 i forordning (EF) nr. 216/2008. Teksten er blevet forenklet. Den vigtigste ændring er indførelsen af muligheden for at medlemsstaterne kan anvende visse bestemmelser i den nye forordning på aktiviteter og tjenester, der udføres af statsluftfartøjer, som f.eks. told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings-, kystvagtsaktiviteter eller lignende tjenester, samt ATM/ANS leveret af militæret. Der er tale om en tilvalgsordning, hvilket betyder, at en medlemsstat f.eks. kan anvende denne mulighed for en eller flere aktiviteter eller tjenester. Det er også op til den pågældende medlemsstat at beslutte, hvilke områder af luftfartsreglerne (luftdygtighed, flybesætning, operationer osv.) den ønsker at vælge til. Hvis en medlemsstat vælger en aktivitet til, skal den overholde alle de relevante bestemmelser i den nye forordning og de retsakter, der vedtages på grundlag heraf. Medlemsstaterne vil også til enhver tid kunne ophøre med at anvende bestemmelserne i forordningen på statsluftfartøjer eller ATM/ANS, der leveres af militæret, dog med en passende overgangsperiode.

Desuden er listen over luftfartøjer, der ikke er omfattet af forordningens anvendelsesområde (Bilag I Luftfartøjer), blevet revideret (f.eks. er små luftfartøjer med elektriske motorer blevet tilføjet). Der foreslås også, at Kommissionen får tilladelse til at justere vægtgrænser og andre tekniske luftfartøjskriterier, som er opført i bilag I, ved hjælp af delegerede retsakter. Endelig foreslås det, at fabrikanter af luftfartøjer, som er opført i bilag I, kan anmode om at få de enkelte typer luftfartøj omfattet af forordningens bestemmelser. Denne tilvalgsmulighed er udtænkt specifikt med henblik på luftfartøjer, der serieproduceres og kunne have fordel af at kunne omsættes frit på det indre marked efter fælles krav.

I alle tilfælde er disse til- og fravalgsmuligheder underlagt visse betingelser, bl.a. en forudgående afgørelse fra Kommissionen, der især skal sikre, at den nye forordning anvendes korrekt, at målene i artikel 1 respekteres, og at alle involverede parter sikres gennemsigtighed og retssikkerhed.

Artikel 3: En række definitioner ændres og nye definitioner tilføjes som følge af ændringerne i den foreslåede forordnings materielle bestemmelser. Definitionerne af et "komplekst

motordrevet luftfartøj" og af en "erhvervsmæssig operation" er blevet udeladt i overensstemmelse med den risikobaserede tilgang. De specifikke kriterier, som disse definitioner henviser til, kan bedre fastsættes i de delegerede retsakter. Der er tilføjet overgangsbestemmelser i slutningen af den foreslåede forordning (artikel 126) for at sikre en ordentlig overgang i de tilfælde, hvor en definition er blevet ændret eller slettet.

Artikel 4: Der tilføjes en ny artikel, som omhandler grundprincipper, sammenlignet med forordning (EF) nr. 216/2008. Med denne artikel indføres navnlig proportionalitetsprincippet, hvilket også afspejler Rådets holdning til SES II+-initiativet, som tidligere blev fremlagt af Kommissionen, og kriterier, der skal tages hensyn til i forbindelse med gennemførelsen af risikovurderinger, der fører til udarbejdelse og gennemførelse af foranstaltninger i henhold til den nye forordning.

Kapitel II "Forvaltning af luftfartssikkerhed":

Artikel 5-8: Der indføres et nyt kapitel, som omhandler sikkerhedsforvaltning, som forudsætter, at det europæiske program for luftfartssikkerhed og den europæiske plan for luftfartssikkerhed vedtages, og gennemfører standarderne i ICAO-bilag 19 og anbefaler bedste praksis i forbindelse med statslige sikkerhedsprogrammer. Med artikel 6, som omhandler den europæiske plan for luftfartssikkerhed, indføres ideen om et acceptabelt sikkerhedsniveau i Unionen. Indførelsen af dette begreb medfører imidlertid ikke, at der indføres nogen bindende sikkerhedsmål for Unionen eller dens medlemsstater.

Kapitel III "Væsentlige krav":

Artikel 9-18: De bestemmelser i forordning (EF) nr. 216/2008, som omhandler luftdygtighed, er blevet revideret under hensyntagen til høstede erfaringer og for det nye begreb ikke-fastmonteret udstyr. Anvendelsesområdet for de bestemmelser, der omhandler luftdygtigheds certificering, udvides til også at omfatte miljøgodkendelse af luftfartøjsmateriel. Miljøstandarder for materiel bør fortsat være baseret på ICAO-bilag 16, men Unionen vil nu få fleksibilitet til at tilpasse ICAO's standarder til sine specifikke behov, som det er tilfældet for sikkerhedsstandarder. Endelig foreslås det i forbindelse med lavrisikoooperationer at give mulighed for at vurdere luftdygtighed og miljøgodkendelse af materiels og deles konstruktion uden behov for at udstede et certifikat eller en godkendelse. Denne mulighed kan indføres for især visse luftfartøjer, der anvendes i sektoren for almenflyvning. Det forventes også, at fabrikanter af luftfartøjer, som er opført i bilag I til forordningen, vil gøre brug af denne fleksibilitet ved tilvalg af EU-retten i henhold til artikel 2.

Miljøgodkendelse af materiel, som er omhandlet i artikel 6 i forordning (EF) nr. 216/2008, behandles nu også i artikel 9-18 i den foreslåede forordning (luftdygtighed og miljøbeskyttelse). Der er også tilføjet nye bestemmelser om miljøbeskyttelse i artikel 75.

Artikel 19-25: Artikel 7 i forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet omstruktureret til artikel 19-25. Artiklernes anvendelsesområde udvides til også at omfatte kabinebesætningsmedlemmer og de relevante bestemmelser om disse fra artikel 10 i forordning (EF) nr. 216/2008 flyttes til dette afsnit. Teksten om certifikater til piloter, der udøver fritidsflyvning, er blevet forenklet, og teksten om alment praktiserende læger er blevet flyttet til kapitel IV, som omhandler certificeringsaktiviteter.

Artikel 26-28: Artikel 8 i forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet omstruktureret til artikel 26-28. Certificeringskravet er nu begrænset til erhvervsmæssige lufttransportoperationer. Andre

typer af operationer, der skal pålægges et krav om certificering eller erklæring skal defineres i de delegerede retsakter på grundlag af en risikovurdering.

Artikel 29-34: Artikel 8a i forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet omstruktureret til artikel 29-34. Groundhandlingtjenester er blevet tilføjet til dette afsnits anvendelsesområde. Det foreslås også, at leverandører af forpladstjenester kan afgive en erklæring om, at de overholder de gældende krav, i stedet for at de certificeres.

Artikel 35-39: Artikel 8b i forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet omstruktureret til artikel 35-39. Teksten tager udgangspunkt i det kompromis, der blev nået med Rådet om SES II+-initiativet. Det er navnlig de bestemmelser, der omhandler erklæringer fremsat af organisationer, som er involveret i udformning, fremstilling og vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter, der er blevet tilføjet.

Artikel 40-44: Artikel 8c i forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet omstruktureret til artikel 40-44. De materielle bestemmelser er ikke blevet ændret sammenlignet med forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikel 45-47: Disse artikler danner retsgrundlaget for nærmere bestemmelser for ubemandede luftfartøjer i lyset af den foreslåede forordnings udvidede anvendelsesområde.

Nærmere bestemt gør følgende sig gældende:

Artikel 45 henviser til det relevante bilag IX, som indeholder vigtige krav til konstruktion, fremstilling, operation og vedligeholdelse af ubemandede luftfartøjer, som skal opfyldes for at sørge for sikre operationer.

Artikel 46 beskriver de midler, der skal demonstrere, at de væsentlige krav er opfyldt. Eftersom ubemandede luftfartøjer er i stand til at udføre operationer, som ikke er mulige med bemandede luftfartøjer, er det risikospænd, der er forbundet med operationer med ubemandede luftfartøjer, meget bredt, og det strækker sig fra de traditionelle højrisikoooperationer lig de risici, der gælder for bemandede luftfartøjer, til operationer med meget lav risiko. For at sikre, at regler og procedurer står i et passende forhold til en operations risiko, er det nødvendigt at gå over til en operationsbaseret tilgang, hvor det er en operations eller en type operations præcise risiko, der vurderes.

Det foreslås for seriefremstillede ubemandede luftfartøjer, som udgør en lille risiko, at anvende de eksisterende markedsovervågningsmekanismer, som er omfattet af reglerne i forordning 765/2008 og afgørelse 768/2008, der specifikt er udarbejdet til fremstilling og markedsføring af denne type materiel. Selv i dette tilfælde er luftfartsmyndighederne imidlertid fortsat indirekte involveret, eftersom de operationelle kapacitetsbegrænsninger, der ville blive pålagt (dvs. at det ubemandede luftfartøj ikke må flyve højere end f.eks. 50 m for at begrænse risikoen), vil skulle afledes direkte fra de traditionelle luftfartsrelaterede krav. Selv om agenturet ikke ville være ansvarlig for tilsynet med markedsovervågningsmekanismerne, har Kommissionen altid beføjelser til at kontrollere, at en medlemsstat lever op til sit ansvar. Endvidere forlader markedsovervågningsmekanismen sig på begrundede klager fra borgere eller virksomheder for at opdage materiel, der ikke overholder bestemmelserne. Opdages dette materiel i en medlemsstat, kommunikerer det til alle i det indre marked.

Artikel 48-50: Artikel 9 i forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet omstruktureret til artikel 48-50. Godkendelseskravet er nu begrænset til tredjelandsoperatører, der udfører erhvervsmæssig lufttransport. Andre kategorier af tredjelandsoperationer, der skal pålægges et krav om en

godkendelse eller en erklæring skal defineres i de delegerede retsakter på grundlag af en risikovurdering. Det er også blevet præciseret på linje med gældende praksis, at kravet om godkendelse af en tredjelandsoperatør ikke gælder overflyvninger.

Kapitel IV "Et fælles system for tilsyn og håndhævelse":

Artikel 51: Alle bestemmelserne i den gældende forordning (EF) nr. 216/2008 om de kompetente national myndigheds og agenturets opgaver med certificering, tilsyn og håndhævelse er blevet samlet i denne artikel. Endvidere foreslås et klart retsgrundlag, som skal give Kommissionen beføjelser til ved hjælp af delegerede retsakter at vedtage krav til myndigheders forvaltningssystemer, inspektørers kvalifikationer, betingelser for at gennemføre inspektioner og andre tilsynsopgaver, rampeinspektioner og udstedelse af startforbud for luftfartøjer, hvis kravene ikke er opfyldt.

Artikel 52-54: Der er blevet tilføjet en række nye bestemmelser, som ikke fandtes i forordning (EF) nr. 216/2008, om samarbejde mellem medlemsstaternes kompetente myndigheder, Kommissionen og Den Europæiske Unions Luftfartsagentur om certificering, tilsyn og håndhævelse. Der indføres en mekanisme for pooling og deling af luftfartsinspektører og andre eksperter samt en dedikeret finansieringsmekanisme, som skal hjælpe medlemsstaterne med at samarbejde om at føre tilsyn. Desuden udvides muligheden for at overføre ansvarsområder fra medlemsstaterne til agenturet (som i dag eksisterer for fremstillingsfaciliteter og flyvesimulatortræningsanordninger) til alle typer aktiviteter. Der indføres ligeledes en ramme for overførsel af ansvarsområder mellem medlemsstaterne. Med artikel 54 indføres mulighed for, at organisationer, der udøver virksomhed i flere lande, kan vælge agenturet som deres kompetente myndighed. De fleste af de foranstaltninger, der foreslås i disse artikler, er valgfri.

Artikel 55: Forslaget indeholder en ny bestemmelse, som skal afhjælpe eventuelle systemiske sikkerhedstilsynsmangler, der identificeres på medlemsstatsniveau. Denne nødtilsynsmekanisme skal anvendes som en midlertidig sidste udvej, og det foreslås, at den kan sættes i og ud af kraft ved hjælp af en Kommissionsafgørelse på grundlag af klare lovfæstede kriterier.

Artikel 56: Erklæringer tilføjes denne bestemmelses anvendelsesområde.

Artikel 57: I denne artikel tilføjes muligheden for at acceptere udenlandske certifikater og lignende dokumentation på grundlag af betingelser, der er specificeret i delegerede retsakter. Det foreslås endvidere, at bestemmelserne i den gældende forordning (EF) nr. 216/2008, som omhandler nationale bilaterale aftaler om luftfartssikkerhed, udgår.

Artikel 58: Bestemmelserne om godkendelse af kvalificerede organer er blevet præciseret. Det foreslås, at kvalificerede organer kan tildeles beføjelser til at udstede, tilbagekalde og suspendere certifikater på vegne af agenturet eller den kompetente nationale myndighed. Der indføres et princip om anerkendelse af godkendelser af kvalificerede organer. Dette sker med forbehold af medlemsstaternes ret til at beslutte, hvilke kvalificerede organer, de ønsker at tildele certificerings- og tilsynsopgaver. Det foreslås også, at medlemsstaterne kan godkende et kvalificeret organ i fællesskab.

Artikel 59 og 60: Artikel 14 i forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet delt op i to selvstændige artikler. Artikel 59 omhandler hastende foranstaltninger, mens artikel 60 omhandler fleksibilitetsforanstaltninger. I overensstemmelse med den risikobaserede tilgang foreslås det,

at agenturet og Kommissionen kun vurderer de foranstaltninger, der varer længere end en flyveplanperiode (otte måneder).

Artikel 61-63: Disse artikler omhandler oplysninger, herunder data, som er relevante for gennemførelsen af den foreslåede nye forordning. De nye elementer vedrører agenturets rolle inden for koordinering af indsamling, udveksling og analyse af oplysninger på EU-niveau. Bestemmelserne om beskyttelse af oplysninger og informationskilder er på linje med forordning (EU) nr. 376/2014 om indberetning af begivenheder. Der skabes et retsgrundlag for et register med oplysninger, der er relevante for certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesaktiviteter, som skal forvaltes af agenturet. Det foreslås, at dette register også anvendes af medlemsstaterne med henblik på at udveksle oplysninger om piloters helbredsmæssige tilstand.

Kapitel V "Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur"

Artikel 64-65: I artikel 64 får agenturet tilføjet tre nye opgaver (bistå de kompetente nationale myndigheder, støtte Kommissionen i gennemførelsen af luftfartsperformanceordninger, og samarbejde med EU-organer som f.eks. Det Europæiske Kemikalieagentur og Det Europæiske Forsvarsagentur om tekniske spørgsmål i forbindelse med civil luftfart). Artikel 18 og 19 i forordning (EF) nr. 216/2008 om agenturets foranstaltninger er blevet samlet i artikel 65.

Artikel 66-67: Disse artikler er blevet bragt i overensstemmelse med ændringerne i afsnit I og II i den foreslåede forordnings kapitel III. Agenturets ansvar for at godkende organisationer, der ikke er etableret i Unionen, er blevet begrænset til organisationer, der befinder sig uden for et område, som en medlemsstat er ansvarlig for i henhold til Chicagokonventionen. Dette præciserer spørgsmålet om, hvilken myndighed der er kompetent til at godkende organisationer, der befinder sig i medlemsstaternes oversøiske lande og territorier. Der er også foretaget ændringer i agenturets ansvar for at godkende flyvesimulatortræningsanordninger på grundlag af de indhøstede erfaringer.

Artikel 22 i forordning (EF) nr. 216/2008: Denne artikels bestemmelser vedrørende begrænsning af flyvetiden er blevet tilføjet i artikel 28, stk. 1, litra f), og 65, stk. 7, mens bestemmelserne om foranstaltninger, agenturet skal træffe i hastende tilfælde, er blevet flyttet til artikel 65, stk. 6.

Artikel 68: Ændringerne tager i store træk udgangspunkt i det kompromis, der blev nået med Rådet om SES II+-initiativet. Det er især begrebet overensstemmelseserklæringer, der er afspejlet i denne artikel. Denne artikel foreslår for klarhedens skyld at indføre en ny struktur, hvor stk. 1 omhandler organisationer, og hvor stk. 2 omhandler systemer og komponenter. For så vidt angår systemer og komponenter, er agenturets kompetencer afhængig af visse forudsætninger, idet agenturet kun vil være ansvarlig for certificering af systemer og komponenter, hvis det fremgår af de delegerede retsakter, Kommissionen vedtager.

Artikel 69: Agenturets ansvar for at godkende organisationer, der ikke er etableret i Unionen, er blevet begrænset til organisationer, der befinder sig uden for et område, som en medlemsstat er ansvarlig for i henhold til Chicagokonventionen. Dette præciserer spørgsmålet om, hvilken myndighed der er kompetent til at godkende organisationer, der befinder sig i medlemsstaternes oversøiske lande og territorier.

Artikel 70: I forhold til den tilsvarende bestemmelse i forordning (EF) nr. 216/2008 er der blevet tilføjet et nyt stykke om den bistand, agenturet yder til Kommissionen i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2111/2005.

Artikel 71: Denne bestemmelse svarer til artikel 55 i Rådets forordning (EF) nr. 216/2008. Sproget i artiklen er blevet ajourført, så den afspejler Kommissionens seneste tilgang til undersøgelser gennemført af EU-institutioner og -organer på medlemsstaternes område. Det er yderligere blevet præciseret, at agenturets undersøgelsesbeføjelser skal udøves i overensstemmelse med de nationale bestemmelser, der finder anvendelse i den medlemsstat, hvor undersøgelsen finder sted.

Artikel 72: Artiklen er blevet tilpasset på grundlag af de erfaringer, der hidtil er indsamlet i forbindelse med gennemførelsen. Det er især blevet præciseret, at bøder i princippet kun skal pålægges, hvis andre håndhævelsesforanstaltninger vil være utilstrækkelige eller uforholdsmæssige.

Artikel 73: Artikel 24 og 54 i forordning (EF) nr. 216/2008 er blevet samlet i denne artikel. Sproget i artiklen er blevet ajourført, så den afspejler Kommissionens seneste tilgang til undersøgelser gennemført af EU-institutioner og -organer på medlemsstaternes område. Det er yderligere blevet præciseret, at agenturets undersøgelsesbeføjelser skal udøves i overensstemmelse med de nationale bestemmelser, der finder anvendelse i den medlemsstat, hvor undersøgelsen finder sted. Der er tilføjet en bestemmelse, som forpligter agenturet til i sin årlige sikkerhedsoversigt at inkludere et sammendrag af oplysningerne om hver medlemsstats anvendelse af de nye regler og om nærmere bestemmelser, der er vedtaget på baggrund heraf.

Artikel 74: Den eksisterende artikel er blevet udvidet, idet agenturet gives mandat til at bistå Kommissionen med at udpege de vigtigste forskningsemner, der vedrører de områder, som er omfattet af forordningen. Agenturet får ydermere en støttende rolle i forbindelse med forberedelsen og gennemførelsen af Unionens forskningsprogrammer. Artiklen giver ydermere agenturet mulighed for at deltage i forskningsprojekter inden for dets ekspertiseområde på grundlag af ad hoc-tilskud fra Unionens rammeprogram for forskning og innovation eller andre finansieringsprogrammer.

Artikel 75: Der er blevet tilføjet en ny artikel, som omhandler miljøbeskyttelse i forbindelse med civil luftfart. Unionens nuværende indsatsområde udvides ikke, men artiklen fokuserer på de indbyrdes afhængigheder, der kan eksistere mellem miljøforanstaltninger (f.eks. forbud mod visse kemiske stoffer) og andre tekniske områder af luftfartsreglerne. Den giver også agenturet mandat til at bistå Kommissionen med at definere og koordinere luftfartsrelaterede miljøbeskyttelsespolitikker, og den danner retsgrundlag for en luftfartsrelateret miljøgennemgang, som agenturet skal offentliggøre hvert tredje år.

Artikel 76: Der er blevet tilføjet en ny artikel om de tekniske aspekter af luftfartssikkerhed, der direkte vedrører sikkerhed. Artiklen omhandler frem for alt de gensidige afhængigheder, der kan være mellem luftfartssikkerhedsforanstaltninger (f.eks. låseanordninger til cockpitdøre) og flyvesikkerhed. Artiklen giver mulighed for, at Kommissionen kan trække på agenturets ekspertise i forbindelse med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 300/2008. Endelig foreslås det i artiklen at indføre en proces, hvorved agenturet kan træffe foranstaltninger, der ligger inden for dens kompetenceområde, f.eks. luftdygtighedsdirektiver eller Safety Information Bulletins, for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger. Det foreslås, at agenturet skal kunne træffe sådanne foranstaltninger efter samtykke fra

Kommissionen og efter høring af medlemsstaterne. Kommissionen kan, inden den giver sit samtykke til den foranstaltning, som agenturet foreslår, anmode om at få en udtalelse fra luftfartssikkerhedsudvalget i henhold til forordning (EF) nr. 300/2008.

Artikel 77: I de nye bestemmelser i denne artikel foreslås det i stk. 4 at etablere et register med oplysninger om forskelle mellem på den ene side ICAOs standarder og anbefalede praksis og på den anden side bestemmelserne i den foreslåede forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der skal vedtages på grundlag heraf. Der foreslås en bestemmelse i stk. 5 om samarbejdet mellem Kommissionen, agenturet og de kompetente nationale myndigheder ved hjælp af et ekspertnetværk. Endelig præciserer stk. 6 agenturets mulighed for at indgå i teknisk samarbejde med og yde bistand til tredjelande på grundlag af ad hoc-tilskud.

Artikel 78-80: Disse tre nye foreslåede artikler omhandler agenturets rolle i forbindelse med krisestyring, levering af flyveuddannelse og gennemførelse af det fælles europæiske luftrum.

Artikel 81-103: De ændringer, der foreslås i forhold til forordning (EF) nr. 216/2008, afspejler de erfaringer, der er indhøstet til dato, og standardbestemmelserne for EU-agenturer, som indføres på grundlag af "den fælles tilgang til decentraliserede agenturer" fra 2012. Det foreslås at skabe et forretningsudvalg, som skal bistå agenturets bestyrelse. Oprettelsen af lokale kontorer kræver en godkendelse fra Kommissionen, bestyrelsen og den pågældende medlemsstat. Reglerne for klagenævnet er blevet præciseret.

Artikel 104-105: Bestemmelserne om agenturets arbejdsmetoder er blevet revideret under hensyntagen til gældende praksis.

Artikel 106-108: De ændringer, der foreslås i forhold til forordning (EF) nr. 216/2008, afspejler de erfaringer, der er indhøstet til dato, og standardbestemmelserne for EU-agenturer, som er indført på grundlag af "den fælles tilgang til decentraliserede agenturer" fra 2012, samt Kommissionens delegerede forordning (EF) nr. 1271/2013 af 30. september 2013 om rammefinansforordningen for de organer, der er omhandlet i artikel 208 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012⁸. Ydermere er bestemmelserne om agenturets oversættelse blevet forenklet (oversættelse udføres under hensyntagen til dokumentets relevans for sikkerheden).

Artikel 109-114: De ændringer, der foreslås i forhold til forordning (EF) nr. 216/2008, afspejler de erfaringer, der er indhøstet til dato, og standardbestemmelserne for EU-agenturer, som indføres på grundlag af "den fælles tilgang til decentraliserede agenturer" fra 2012, samt Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 1271/2013. Endvidere foreslås det i artikel 109, stk. 1, at give agenturet tilladelse til at modtage ad hoc-tilskud ved at indføre tilskud som en yderligere indkomstkilde for agenturet. Luftfartsafgifter for myndighedsopgaver, der vedrører ATM/ANS, udpeges som endnu en indkomstkilde. Disse to ekstra finansieringskilder, samt muligheden for at justere den del af personalet, der finansieres via afgifter og gebyrer i overensstemmelse med markedsefterspørgslen, er også elementer, som Europa-Parlamentet foreslog i forbindelse med drøftelsen af Kommissionens SES II+-initiativ. I artikel 109, stk. 5, fastsættes det, at agenturet skal planlægge sit personalebehov og forvalte ressourcer hidrørende fra afgifter og gebyrer, således at det er i stand til hurtigt at reagere på ændringer i indtægten fra afgifter og gebyrer. Dette skal læses sammen med artikel

⁸ EUT L 328 af 7.12.2013, s. 42.

109, stk. 6, som fastsætter, at udkastet til stillingsfortegnelse, som omhandler den del af agenturets personale, der finansieres via afgifter og gebyrer, og som foreslås af agenturet på grundlag af arbejdsbyrde og effektivitetsindikatorer, skal afspejle de ressourcer, der kræves for effektivt og rettidigt at leve op til branchens efterspørgsel efter certificering og andre tjenester, hvilket skal bidrage til den europæiske luftfartssektors konkurrenceevne. Denne tilgang bør også finde anvendelse på eventuelle overførsler af ansvarsområder fra medlemsstaterne til agenturet, som er foreslået i artikel 53-55. Endelig skal der også tages hensyn til de ressourcer, der er nødvendige for at tilfredsstille markedsefterspørgslen, når forslaget til det almindelige budget forberedes.

Artikel 115: Artiklen er blevet ændret, så den tydeligere beskriver, hvilke aktiviteter der skal finansieres via afgifter og gebyrer. Endvidere præciserer artiklen, at afgifter og gebyrer skal tilpasses i de tilfælde, hvor der gentagne gange er væsentlige overskud eller underskud på budgettet.

Kapitel VI "Afsluttende bestemmelser":

Artikel 116-117: Disse bestemmelser vedrører Kommissionens bemyndigelse til at vedtage delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som er nødvendige efter den nye forordning, og de fastsætter betingelserne for udøvelsen af denne beføjelse.

Artikel 118: Artiklen er blevet ændret for at præcisere europæiske tredjelandes deltagelse i agenturets arbejde samt agenturets rolle ved etablering af samarbejdsordninger med disse lande.

Artikel 119: Dette er en ny artikel, der stammer fra "den fælles tilgang til decentraliserede agenturer" fra 2012, som fastsætter kravet om en hjemstedsaftale mellem agenturet og værtsmedlemsstaten.

Artikel 120: Denne artikel henviser til de sanktioner, der er fastlagt af medlemsstaterne, for overtrædelse af reglerne, og den stemmer overens med artikel 68 i forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikel 121: Denne artikel fastsætter de gældende regler for behandling af personoplysninger.

Artikel 122: Denne artikel ophæver den gældende forordning (EF) nr. 216/2008.

Artikel 123: Denne artikel indfører ændringer til forordning (EF) nr. 1008/2008, som er nødvendige for at muliggøre overførsel af kompetencer inden for air operator certificate (AOC) mellem en medlemsstat og agenturet samt mellem medlemsstater. Endvidere foreslås det at fjerne kravet om forhåndsgodkendelse for wet leasing-ordninger, som ikke involverer en tredjelandsoperator. Endelig præciserer ændringen, at et luftfartøj, der anvendes af et luftfartsselskab i EU, også kan registreres i et tredjeland, hvis der er tale om dry leasing.

Artikel 124: Denne artikel indfører ændringer af Unionens regler om havariundersøgelse, som er fastsat i forordning (EU) nr. 996/2010, for at undgå, at de kompetente organer skal igangsætte en fuld havariundersøgelse ved havarier mellem små ubemandede luftfartøjer, som ikke har konsekvenser for hele systemet.

Artikel 125: Denne artikel ændrer Unionens regler for indberetning af begivenheder, som er fastsat i forordning (EU) nr. 376/2014, for at undgå, at begivenheder med små ubemandede

luftfartøjer med ubetydelig indvirkning på luftfartssystemets sikkerhed skaber flaskehalse i kanalerne til indberetning af begivenheder.

Artikel 126: Denne artikel fastsætter overgangsordninger for de definitioner, som udgår af eller ændres i den forordning, der nu foreslås, men som stadig afspejler de gennemførelsesforordninger, der er blevet vedtaget på grundlag af forordning (EF) nr. 216/2008.

Bilag I: Det foreslås at tilføje lette elektriske luftfartøjer til bilaget (ændring af fremdriftssystemet og tilføjelsen af batterier øger luftfartøjets masse i forhold til en tilsvarende type luftfartøj). Det foreslås også at udelade små varmluftsballoner med plads til en person fra den nye forordnings anvendelsesområde og justere vægtgrænserne for svævefly. Ubemandede luftfartøjer er blevet flyttet til bilag IX.

Bilag II: Den vigtigste ændring i forhold til forordning (EF) nr. 216/2008 vedrører den præcisering, at der skal tages hensyn til cybersikkerhedsaspekter ved luftfartøjets konstruktion (1.3.5). Endvidere afspejles den erfaring, der er høstet ved den praktiske gennemførelse af ovennævnte forordning, og begrebet ikke-fastmonteret udstyr indføres (herunder væsentlige krav til ikke-fastmonteret udstyr).

Bilag III: Der er blevet tilføjet et bilag med væsentlige krav til miljøgodkendelse i forbindelse med materiel, jf. artikel 9.

Bilag IV: Den vigtigste ændring drejer sig om indførelsen af yderligere væsentlige krav til kabinebesætningsmedlemmer. Ydermere afspejles den erfaring, der er høstet i forbindelse med den praktiske gennemførelse af forordning (EF) nr. 216/2008.

Bilag V: Miljøgodkendelsesaspekterne inkluderes i afsnit 6. De væsentlige krav til kabinebesætningsmedlemmer, der er omfattet af forordning (EF) nr. 216/2008, er udgået, eftersom de nu er omfattende behandlet i bilag IV i den nye forordning. Afsnit 8, som omhandler yderligere væsentlige krav til visse mere komplekse kategorier af operationer, er blevet bragt i overensstemmelse med ordlyden i den nye forordnings artikel 27. I afsnit 8.4 er der tilføjet cybersikkerhedsaspekter. Endelig afspejles den erfaring, der er høstet i forbindelse med den praktiske gennemførelse af forordning (EF) nr. 216/2008.

Bilag VI: Der er tilføjet en præcisering af de betingelser, på hvilke en organisation, der er oprettet med det formål at fremme sports- eller fritidsflyvning, kan godkendes som et kvalificeret organ. Disse betingelser vedrører forvaltning og forebyggelse af interessekonflikter.

Bilag VII: Der er tilføjet væsentlige krav til groundhandlingtjenester (afsnit 4). Ydermere afspejles den erfaring, der er høstet i forbindelse med den praktiske gennemførelse af forordning (EF) nr. 216/2008.

Bilag VIII: Der er tilføjet cybersikkerhedsaspekter til de væsentlige krav, der omhandler luftfartsinformationer og data (punkt 2.1.3) og system- og komponentintegritet (punkt 3.3). Endvidere afspejler ændringerne det kompromis, der blev nået med Rådet om SES II+-initiativet, som Kommissionen havde fremlagt på et tidligere tidspunkt.

Bilag IX: Dette bilag, hvortil der henvises i artikel 45, 46 og 47, indeholder de væsentlige krav, der omfatter ubemandede luftfartøjer, for så vidt angår luftdygtighed, operationer og involverede virksomheder. De væsentlige krav danner også grundlag for udviklingen af

nærmere bestemmelser, som kunne udgøre "Fællesskabets harmoniseringslovgivning" i henhold til forordning (EF) nr. 765/2008.

Bilag X: Krydsreferencetabellen viser forbindelsen mellem bestemmelserne i forordning (EF) nr. 216/2008 og de bestemmelser, der er indeholdt i nærværende nye forordning.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —
under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100,
stk. 2,
under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen,
efter fremsendelse af udkast til lovgivningsmæssig retsakt til de nationale parlamenter,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁹,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget¹⁰,
efter den almindelige lovgivningsprocedure, og
ud fra følgende betragtninger:

- 1) Der bør til enhver tid sikres et højt og ensartet niveau af sikkerhed for den civile luftfart og miljøbeskyttelse ved hjælp af vedtagelse af fælles sikkerhedsbestemmelser og ved hjælp af foranstaltninger, der sikrer, at varer, personer og organisationer, der er involveret i aktiviteter inden for civil luftfart i Unionen, overholder disse regler samt de regler, der er vedtaget for at beskytte miljøet.
- 2) Desuden bør tredjelandes luftfartøjer, der opererer til, i eller fra det område, som de relevante bestemmelser i traktaten om Den Europæiske Union ("TEU") og i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ("TEUF") (samlet benævnt "traktaterne") finder anvendelse på, være underlagt passende tilsyn på unionsniveau inden for de rammer, der udstikkes af konventionen angående international civil luftfart, underskrevet i Chicago den 7. december 1944 ("Chicagokonventionen"), som alle medlemsstaterne er part i.
- 3) Det er ikke hensigtsmæssigt at fastsætte fælles regler for alle luftfartøjer. I lyset af deres begrænsede risiko for sikkerheden for civil luftfart gælder dette især luftfartøjer, der har en enkel konstruktion eller hovedsageligt anvendes lokalt, eller luftfartøjer, som er hjemmebyggede eller meget sjældne, eller som kun eksisterer i et meget begrænset antal; sådanne luftfartøjer bør fortsat være underlagt tilsyn i medlemsstaterne uden nogen forpligtelse i medfør af denne forordning for andre medlemsstater til at anerkende sådanne nationale ordninger.

⁹ EUT C af , s. .

¹⁰ EUT C af , s. .

- 4) Der bør imidlertid gives mulighed for at anvende visse bestemmelser i denne forordning på bestemte typer luftfartøjer, som ikke er omfattet af bestemmelserne i denne forordning, hvilket især gælder luftfartøjer, som fremstilles på industriel vis og som kunne få gavn af at cirkulere frit i Unionen. Derfor bør organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion af sådanne luftfartøjer, have lov til at anmode Kommissionen om at træffe afgørelse om, at Unionens krav til konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af luftfartøjer finder anvendelse på nye typer luftfartøjer, som disse organisationer bringer på markedet.
- 5) Det er ikke hensigtsmæssigt at fastsætte fælles regler for alle flyvepladser. Flyvepladser, som ikke er åbne for offentligheden, og flyvepladser, som hovedsageligt anvendes til fritidsflyvning eller anden erhvervsmæssig luftfart end i overensstemmelse med instrumentflyveprocedurerne og med asfalterede landingsbaner på mindre end 800 meter, bør fortsat være underlagt tilsyn i medlemsstaterne uden nogen forpligtelse i medfør af denne forordning for andre medlemsstater til at anerkende sådanne nationale ordninger.
- 6) Medlemsstater bør kunne fritage flyvepladser med små trafikmængder fra bestemmelserne i denne forordning efter forhåndsgodkendelse fra Kommissionen, dog kun hvis de pågældende flyvepladser lever op til de fælles minimumssikkerhedsmål, der er fastsat i de relevante væsentlige krav. Hvis en medlemsstat indrømmer sådanne fritagelser, bør de også anvendes på udstyr, der benyttes på den pågældende flyveplads, og på de leverandører af groundhandlingtjenester og forpladstjenester, der udøver deres virksomhed på de fritagne flyvepladser. Fritagelser, som medlemsstater har indrømmet flyvepladser forud for denne forordnings ikrafttrædelse, bør fortsat være gyldige, men det bør sikres, at oplysninger om disse fritagelser gøres tilgængelige for offentligheden.
- 7) Medlemsstater vil muligvis – især med henblik på at nå sikkerheds-, interoperabilitets- og effektivitetsgevinster – foretrække at anvende bestemmelserne i denne forordning i stedet for national lovgivning på statsluftfartøjer og lufttrafikstyringstjenester ("ATM") og luftfartstjenester ("ANS"), der leveres af militæret. Det bør de kunne. Kommissionen bør udstyres med de nødvendige gennemførelsesbeføjelser til at tage stilling til denne type anmodninger. De medlemsstater, der gør brug af denne mulighed, bør samarbejde med Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende benævnt "agenturet") navnlig ved levere alle de oplysninger, der er nødvendige for at kunne bekræfte, at de pågældende luftfartøjer og aktiviteter overholder de relevante bestemmelser i denne forordning.
- 8) Foranstaltninger, der er truffet i henhold til denne forordning med henblik på at regulere civil luftfart i Unionen, herunder delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget på grundlag heraf, bør svare til og stå i rimeligt forhold til arten af de forskellige typer operationer og aktiviteter, som de vedrører, og de risici, de associeres med. De bør også så vidt muligt formuleres på en måde, der fokuserer på de mål, der søges nået, mens de levner mulighed for at anvende forskellige midler til at nå disse mål. Dette bør bidrage til at nå de krævede sikkerhedsniveauer på en omkostningseffektiv måde og til at stimulere teknisk og operationel innovation. Der bør anvendes anerkendte branchestandarder og -praksisser, hvis det er konstateret, at de sikrer overholdelse af de væsentlige krav, der er fastsat i denne forordning.
- 9) Det er væsentligt at anvende forsvarlige principper til forvaltning af sikkerheden med henblik på fortsat at kunne forbedre sikkerheden for civil luftfart i Unionen, at komme

nye sikkerhedsrisici i forkøbet og at anvende de begrænsede tekniske ressourcer bedst muligt. Det er derfor nødvendigt at etablere en fælles ramme for planlægning og gennemførelse af sikkerhedsfremmende tiltag. Med henblik herpå bør der på EU-niveau udarbejdes en europæisk plan for luftfartssikkerhed og et europæisk program for luftfartssikkerhed. Hver medlemsstat bør udarbejde et nationalt luftfartssikkerhedsprogram i overensstemmelse med de krav, der fremgår af bilag 19 til Chicagokonventionen. Programmet bør ledsages af en plan, der beskriver, hvilke foranstaltninger der skal træffes af medlemsstaten for at afhjælpe de identificerede sikkerhedsrisici.

- 10) I henhold til bestemmelserne i bilag 19 til Chicagokonventionen skal medlemsstaterne sørge for et acceptabelt niveau for sikkerhedsresultaterne for de luftfartsaktiviteter, som medlemsstaterne er ansvarlige for. For at bistå medlemsstaterne med at leve op til dette krav på en koordineret måde bør den europæiske plan for luftfartssikkerhed fastsætte et acceptabelt niveau for sikkerhedsresultater for Unionen for de forskellige kategorier af luftfartsaktiviteter. Det acceptable niveau for sikkerhedsresultaterne bør ikke have bindende karakter, men det bør udtrykke Unionens og medlemsstaternes ambitioner for den civile luftfarts sikkerhed.
- 11) Chicagokonventionen indeholder minimumsstandarder for sikkerhed for civil luftfart og miljøbeskyttelse i forbindelse hermed. Unionens væsentlige krav og yderligere bestemmelser for deres gennemførelse, som fastsættes i denne forordning, bør sikre, at medlemsstaterne på en ensartet måde opfylder de forpligtelser, der er fastsat i Chicagokonventionen, herunder forpligtelserne over for tredjelande. Hvis Unionens regler adskiller sig fra de minimumsstandarder, der fastsættes i Chicagokonventionen, bør medlemsstaterne underrette Organisationen for International Civil Luftfart herom.
- 12) I tråd med standarder og anbefalet praksis i Chicagokonventionen bør der indføres væsentlige krav, som finder anvendelse på luftfartøjsmateriel, dele, ikke-fastmonteret udstyr, flyvepladser og levering af ATM/ANS. Ydermere bør der indføres væsentlige krav, som finder anvendelse på personer og organisationer, der er involveret i operation af luftfartøjer, operation af flyvepladser og levering af ATM/ANS, samt væsentlige krav, der finder anvendelse på personer, som varetager uddannelse og helbredsundersøgelser af flybesætning og flyveledere, og materiel, som anvendes i forbindelse hermed.
- 13) De væsentlige krav til miljøgodkendelse af konstruktionen af luftfartøjsmateriel bør tage hensyn til både flystøj og emissioner samt give Unionen mulighed for at fastsætte detaljerede tekniske standarder, som er nødvendige for at beskytte miljøet og menneskers sundhed mod skadelige virkninger fra luftfartsoperationer. Disse krav bør baseres på de standarder og den anbefalede praksis, der er fastsat i Chicagokonventionen.
- 14) Unionen bør også fastsætte væsentlige krav for sikker levering af groundhandlingtjenester.
- 15) I lyset af den civile luftfarts stadig større afhængighed af moderne informations- og kommunikationsteknologier bør der fastsættes væsentlige krav for at beskytte de informationer, som den civile luftfartssektor benytter.
- 16) Luftfartøjsmateriel, dele og ikke-fastmonteret udstyr, flyvepladser og deres udstyr, operatører af luftfartøjer og flyvepladser, ATM/ANS-systemer og -leverandører samt piloter, flyveledere og personer, materiel og organisationer, der er involveret i disses uddannelse og helbredsundersøgelse, bør certificeres eller godkendes, når det er

påvist, at de overholder de væsentlige krav eller, hvis relevant, andre krav, der er fastsat i eller i medfør af denne forordning. Kommissionen bør bemyndiges til at vedtage de nødvendige nærmere bestemmelser for udstedelse af sådanne certifikater og, om nødvendigt, afgivelse af sådanne erklæringer med henblik herpå, under hensyntagen til forordningens mål og den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko.

- 17) Organisationer, der er involveret i konstruktion og fremstilling af luftfartøjsmateriel og dele, bør gives mulighed for at erklære, at konstruktionen af materiel og dele er i overensstemmelse med de relevante branchestandarder, hvis disse anses for at tilvejebringe et acceptabelt sikkerhedsniveau. Denne mulighed bør begrænses til materiel, der anvendes i lette luftfartøjer og sportsfly, og være underlagt passende begrænsninger og betingelser for at garantere sikkerheden.
- 18) Eftersom ubemandede luftfartøjer også opererer i luftrummet sammen med traditionelle luftfartøjer, bør forordningen omfatte denne type luftfartøjer, uanset disses operationelle vægt. Teknologierne i ubemandede luftfartøjer giver nu mulighed for en lang række operationer, som bør være underlagt regler, der står i et rimeligt forhold til den risiko, der er ved den pågældende operation eller type af operationer.
- 19) Reglerne for ubemandede luftfartøjer bør så vidt muligt bidrage til at sikre de relevante rettigheder, der er garanteret af EU-lovgivningen, navnlig retten til respekt for privatliv og familieliv, som er fastsat i artikel 7 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder, og retten til beskyttelse af personoplysninger, som er fastsat i chartrets artikel 8 og artikel 16 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde ("TEUF"), og som reguleret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger¹¹.
- 20) For nogle typer af ubemandede luftfartøjer er anvendelsen af bestemmelserne i denne forordning om certificering, tilsyn og håndhævelse samt bestemmelserne om agenturet ikke nødvendige for at nå et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau. Markedsmekanismerne i EU-retten om harmonisering af materiel bør finde anvendelse i disse tilfælde.
- 21) For at nå målene i denne forordning bør Kommissionen, Agenturet og medlemsstaternes kompetente myndigheder ved at dele ressourcer og arbejde sammen fungere som et fælles europæisk luftfartssikkerhedssystem.
- 22) Agenturet og de kompetente nationale myndigheder bør samarbejde om bedre at afdække usikre forhold og iværksætte de fornødne afhjælpende foranstaltninger. Medlemsstaterne bør være i stand til at overføre de ansvarsområder i denne forordning, der vedrører certificering, tilsyn og håndhævelse, til hinanden og agenturet, navnlig hvis dette er nødvendigt for at opnå øget sikkerhed og mere effektiv anvendelse af ressourcerne. Det er også nødvendigt, afhængigt af situationen, at støtte medlemsstaterne i at udføre disse opgaver, navnlig i forbindelse med samarbejde om grænseoverskridende tilsyn, ved at etablere et effektivt regelsæt for pooling og deling af luftfartsinspektører og andre specialister med relevant ekspertise.
- 23) Der bør indføres en nødtilsynsmekanisme, som kan aktiveres af Kommissionen, når bekræftede beviser peger på, at en medlemsstat har alvorlige og vedvarende problemer

¹¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 281 af 23.11.1995, s. 31).

med effektivt at varetage visse af eller alle sine certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver i henhold til denne forordning. Hvis sådanne situationer bringer sikkerheden i fare og ikke afhjælpes på tilfredsstillende vis af den pågældende medlemsstat, bør agenturet have mulighed for midlertidigt at overtage ansvaret for de pågældende opgaver.

- 24) For at nå de væsentligste mål i denne forordning samt målene vedrørende den frie bevægelighed for varer, personer, tjenester og kapital, bør certifikater og erklæringer, der er udstedt og afgivet i henhold til denne forordning og delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på baggrund heraf, være gyldige i alle medlemsstater uden yderligere krav eller vurderinger.
- 25) Når der udstedes certifikater i henhold til denne forordning, kan der være behov for at tage hensyn til certifikater eller anden relevant dokumentation, der beviser, at kravene er opfyldt, og som er udstedt i henhold til tredjelandes love. Dette bør gøres, hvis det fremgår af de relevante internationale aftaler indgået af Kommissionen med tredjelande eller af delegerede retsakter vedtaget af Kommissionen i henhold til denne forordning, og i overensstemmelse med disse aftaler eller delegerede retsakter.
- 26) I lyset af de i denne forordning fastsatte regler om anerkendelse af certifikater og anden relevant dokumentation, der beviser, at kravene er opfyldt, og som er udstedt i henhold til tredjelandes love, bør enhver international aftale indgået mellem en medlemsstat og et tredjeland opsiges eller ændres, hvis aftalerne ikke opfylder disse regler.
- 27) Der bør være en vis grad af fleksibilitet i forhold til anvendelsen af reglerne i denne forordning eller regler, der vedtages på grundlag heraf, for at give medlemsstaterne mulighed for at træffe de nødvendige foranstaltninger til straks at kunne reagere på problemer vedrørende sikkerheden for civil luftfart eller indrømme fritagelser i tilfælde af hastende uforudsete problemer eller hastende operationelle behov dog med forbehold af, at der træffes hensigtsmæssige foranstaltninger til navnlig at sikre proportionalitet, objektiv kontrol og gennemsigtighed. Af hensyn til proportionaliteten bør agenturet og Kommissionen kun vurdere de pågældende foranstaltninger og fritagelser med henblik på henholdsvis at afgive en henstilling eller træffe afgørelse, hvis varigheden af foranstaltninger og fritagelser er længere end en flyveplanperiode, dvs. otte måneder, dog med forbehold af de beføjelser, Kommissionen har i henhold til artikel 258 i TEUF. Hvis agenturet er den kompetente myndighed til at udstede visse certifikater i henhold til denne forordning, bør det også have beføjelser til at indrømme sådanne fritagelser i samme situationer og på samme betingelser, som dem der gælder for medlemsstaterne. I den forbindelse bør der også fastsættes bestemmelser, som giver mulighed for, hvis relevant, at indføre ændringer af de relevante regler i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, som er vedtaget på grundlag af denne forordning, således at der gives andre muligheder for at overholde forordningen, dog således at der sikres et acceptabelt sikkerhedsniveau for civil luftfart i Unionen.
- 28) Med henblik på at sikre, at forordningen anvendes korrekt, og under hensyntagen til behovet for at afdække, vurdere og afhjælpe sikkerhedsrisici for civil luftfart bør Kommissionen, agenturet og de kompetente nationale myndigheder udveksle de tilgængelige oplysninger i forbindelse med anvendelsen af denne forordning. Agenturet bør med henblik herpå have mulighed for at organisere et struktureret samarbejde om indsamling, udveksling og analyse af relevante sikkerhedsrelaterede oplysninger. Med henblik herpå bør det have tilladelse til at iværksætte de nødvendige administrative foranstaltninger.

- 29) For at lette udveksling af oplysninger mellem medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet, herunder af data, som er relevante for certificering, tilsyn og håndhævelsesaktiviteter, bør der etableres et elektronisk register over sådanne oplysninger, som forvaltes af agenturet i samarbejde med medlemsstaterne og Kommissionen.
- 30) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF finder anvendelse på behandlingen af personoplysninger i forbindelse med denne forordning. I henhold til direktivet kan medlemsstaterne indrømme fritagelser fra og begrænsninger af nogle af rettighederne og forpligtelserne heri, hvilket omfatter behandlingen af helbreds- og sundhedsoplysninger. Det er nødvendigt at behandle personoplysninger og i særdeleshed helbreds- og sundhedsoplysninger i forbindelse med registret i artikel 63 i denne forordning for at muliggøre et effektivt samarbejde mellem medlemsstaterne om certificering af og tilsyn med piloternes helbredsmæssige tilstand. Udveksling af personoplysninger bør være underlagt strenge betingelser og være begrænset til, hvad der er absolut nødvendigt for at nå målene i denne forordning. I lyset af ovenstående bør principperne i direktiv 95/46/EF suppleres eller præciseres i denne forordning, hvor det er nødvendigt.
- 31) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001¹² og navnlig bestemmelserne heri om fortrolighed og behandlingssikkerhed finder anvendelse på agenturets behandling af personoplysninger under udførelse af dets opgaver i henhold til denne forordning og mere specifikt, når det forvalter registret i henhold til denne forordnings artikel 63. På baggrund af ovenstående bør principperne i forordning (EF) nr. 45/2001 suppleres eller præciseres i denne forordning, hvor det er nødvendigt.
- 32) Agenturet blev oprettet ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002¹³ inden for Unionens eksisterende institutionelle struktur og kompetencefordeling, og det er uafhængigt for så vidt angår tekniske spørgsmål og har juridisk, administrativ og finansiell autonomi. Agenturet er blevet tildelt yderligere kompetencer med forordning (EF) nr. 216/2008. Der bør foretages visse justeringer i agenturets struktur og funktion, så det bedre kan varetage nye opgaver, der overføres til det med denne forordning.
- 33) I henhold til Unionens institutionelle system er gennemførelse af EU-retten primært medlemsstaternes ansvar. Certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver fastsat i denne forordning og i delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter vedtaget på grundlag heraf bør derfor i princippet gennemføres på nationalt niveau af en eller flere af medlemsstaternes kompetente myndigheder. I visse klart definerede tilfælde bør agenturet også bemyndiges til at udføre nogle af disse opgaver som fastsat i forordningen. I disse tilfælde bør Agenturet kunne træffe de nødvendige foranstaltninger vedrørende luftfartøjsoperationer, flybesætningers kvalifikationer samt anvendelse af tredjelandes luftfartøjer, hvis det er den bedste fremgangsmåde for at opnå ensartethed og lette det indre markedes funktion.
- 34) Agenturet bør bistå Kommissionen med teknisk ekspertise i forbindelse med udarbejdelsen af den nødvendige lovgivning og om nødvendigt bistå medlemsstaterne

¹² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 45/2001 af 18. december 2000 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger i fællesskabsinstitutionerne og -organerne og om fri udveksling af sådanne oplysninger (EFT L 8 af 12.1.2001, s. 1).

¹³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1).

og luftfartsindustrien med gennemførelsen heraf. Det bør kunne udstede certificeringsspecifikationer og udsende vejledende materiale samt foretage tekniske undersøgelser og udstede certifikater eller registrere erklæringer i fornødent omfang.

- 35) Globale satellitnavigationssystemer og navnlig Unionens Galileo-program vil spille en central rolle i forbindelse med gennemførelsen af et europæisk lufttrafikstyringssystem. I den forbindelse bør agenturet have beføjelser til at udvikle de nødvendige tekniske specifikationer og certificere organisationer, der leverer paneuropæisk ATM/ANS, for at sikre et højt og ensartet niveau af sikkerhed, interoperabilitet og operationel effektivitet.
- 36) Ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005¹⁴ forpligtes agenturet til at give Kommissionen alle de oplysninger, som kunne være relevante i forbindelse med ajourføring af listen over luftfartsselskaber, som af sikkerhedsmæssige grunde har fået driftsforbud i Unionen. Agenturet bør også bistå Kommissionen med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2111/2005 ved at foretage de fornødne vurderinger af tredjelandsoperatører og de myndigheder, der er ansvarlige for tilsynet med dem, og ved at udarbejde passende henstillinger til Kommissionen.
- 37) For at sikre, at kravene i denne forordning overholdes, bør det være muligt at pålægge indehavere af certifikater, der er udstedt af agenturet, og virksomheder, der har afgivet erklæringer til agenturet, bøder eller tvangsbøder eller begge dele, hvis de har overtrådt de for dem gældende regler, jf. denne forordning. Sådanne bøder og tvangsbøder bør pålægges af Kommissionen efter henstilling fra agenturet. I den forbindelse bør Kommissionen i lyset af omstændighederne i hver enkelt sag reagere på disse overtrædelser på en forholdsmæssig og passende måde under hensyntagen til andre mulige foranstaltninger, som f.eks. inddragelse af certifikatet.
- 38) Med henblik på at bidrage til en ensartet anvendelse af forordningen bør agenturet have beføjelser til at føre tilsyn med medlemsstaternes anvendelse, bl.a. ved at gennemføre inspektioner.
- 39) Agenturet bør på grundlag af sin tekniske ekspertise bistå Kommissionen med at fastlægge dens forskningspolitik og med at gennemføre Unionens forskningsprogrammer. Det bør have tilladelse til at udføre forskning, som er umiddelbart nødvendig, og til at deltage i ad hoc-forskningsprojekter under Unionens rammeprogram for forskning og innovation eller andre privat eller offentligt finansierede programmer i og uden for EU.
- 40) På baggrund af den indbyrdes sammenhæng mellem luftfartssikkerhed og flyvesikkerhed (security) inden for den civile luftfart bør agenturet deltage i samarbejdet om luftfartssikkerhed, herunder cybersikkerhed. Det bør med sin ekspertise bidrage til Kommissionens og medlemsstaternes gennemførelse af Unionens regler på området.
- 41) Agenturet bør efter anmodning bistå medlemsstaterne og Kommissionen med internationale relationer inden for områder, der er omfattet af denne forordning, og det gælder især harmonisering af regler og gensidig anerkendelse af certifikater. Det bør have beføjelser til gennem samarbejdsordninger at etablere passende forbindelser med myndighederne i tredjelande og internationale organisationer med kompetencer inden

¹⁴

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet (EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15).

for områder, der er omfattet af denne forordning, dog under forudsætning af forudgående godkendelse fra Kommissionen. For at fremme sikkerhed på globalt plan og i lyset af Unionens høje standarder bør agenturet have mulighed for inden for sit kompetenceområde på ad hoc-basis at indgå i tekniske samarbejds-, forsknings- og bistandsprojekter med tredjelande og internationale organisationer. Agenturet bør også bistå Kommissionen med gennemførelsen af EU-retten på andre tekniske områder af den civile luftfart, som f.eks. sikkerhed eller det fælles europæiske luftrum, hvis agenturet har relevant ekspertise på området.

- 42) Agenturet kan gennemføre uddannelsestiltag for at fremme bedste praksis og en ensartet gennemførelse af EU's lovgivning om luftfartssikkerhed.
- 43) Agenturet bør ledes og drives efter principperne i den fælles erklæring fra Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Europa-Kommissionen om decentraliserede agenturer af 19. juli 2012.
- 44) Medlemsstaterne og Kommissionen bør være repræsenteret i agenturets bestyrelse for at udøve en effektiv kontrol med dets funktioner. Bestyrelsen bør have de nødvendige beføjelser til at udpege den administrerende direktør og vedtage den konsoliderede årlige aktivitetsrapport, programmeringsdokumentet, det årlige budget og agenturets finansielle bestemmelser.
- 45) Af hensyn til åbenheden bør de berørte parter gives observatørstatus i agenturets bestyrelse.
- 46) For at bestyrelsen kan varetage sine opgaver ordentligt, bør den bistås af et forretningsudvalg, som bør forberede bestyrelsens afgørelser og rådgive agenturets administrerende direktør om gennemførelsen af disse afgørelser.
- 47) Det er i offentlighedens interesse, at agenturet udelukkende bygger sit sikkerhedsrelaterede arbejde på uafhængig ekspertise og fuldt ud anvender denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Alle agenturets sikkerhedsrelaterede afgørelser bør derfor træffes af den administrerende direktør, som bør have stor fleksibilitet med hensyn til at indhente rådgivning og tilrettelægge agenturets interne arbejdsgang.
- 48) Det skal sikres, at de parter, der berøres af agenturets afgørelser, har adgang til de nødvendige retsmidler på en måde, som passer til luftfartsområdets særlige karakter. Der bør derfor etableres en hensigtsmæssig klageadgang, således at agenturets afgørelse kan påklages for et særligt klagenævn, hvis afgørelser kan indbringes for Den Europæiske Unions domstol ("domstolen") i henhold til TEUF.
- 49) Alle Kommissionens afgørelser i henhold til denne forordning kan prøves ved domstolen i henhold til TEUF. Domstolen bør i henhold til artikel 261 i TEUF gives fuld prøvelsesret vedrørende afgørelser, hvorved Kommissionen pålægger bøder eller tvangsbøder.
- 50) Når agenturet udarbejder udkast til mere generelle bestemmelser, som skal gennemføres af de nationale myndigheder, bør medlemsstaterne høres. Når bestemmelserne har betydelige sociale implikationer, bør interesserede parter, herunder arbejdsmarkedsparterne i Unionen, høres i nødvendigt omfang, når agenturet udarbejder udkast til bestemmelser, der vedrører dem.
- 51) Agenturet bør med henblik på at udføre sine opgaver i henhold til denne forordning effektivt i det fornødne omfang samarbejde med Unionens institutioner, organer, kontorer og agenturer om områder, hvor deres aktiviteter vedrører tekniske aspekter af

civil luftfart. Agenturet bør især samarbejde med Det Europæiske Kemikalieagentur om udveksling af oplysninger om sikkerheden af kemiske stoffer, deres indvirkning på luftfartssikkerheden og relaterede videnskabelige og tekniske aspekter. Hvis der er behov for konsultationer vedrørende militære aspekter, bør agenturet involvere Det Europæiske Forsvarsagentur.

- 52) Det er nødvendigt at give offentligheden passende information om sikkerhedsniveauet for civil luftfart og miljøbeskyttelsesniveauet i forbindelse hermed, jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 og relevant national lovgivning.
- 53) For at sikre agenturet fuld autonomi og uafhængighed bør det have et selvstændigt budget, der primært finansieres gennem bidrag fra Unionen og de afgifter og gebyrer, der betales af brugerne af det europæiske luftfartssikkerhedssystem. Eventuelle finansielle bidrag, som agenturet modtager fra medlemsstaterne, tredjelande eller andre enheder eller personer, må ikke bringe agenturets uafhængighed og uvildighed i fare. Unionens budgetprocedure bør gælde for så vidt angår Unionens bidrag og enhver anden støtte, som ydes over Den Europæiske Unions almindelige budget, og revisionen af regnskaberne bør foretages af Revisionsretten. For at give agenturet mulighed for at deltage i alle relevante fremtidige projekter, bør det have mulighed for at modtage tilskud. Agenturets indtægter bør omfatte gebyrer betalt i henhold til forordning (EU) nr. XXXX/XXXX om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum på grundlag af "brugeren betaler"-princippet.
- 54) For at sikre, at agenturet kan imødekomme efterspørgslen efter de aktiviteter, som agenturet udfører, navnlig vedrørende certificering og overførsel af ansvarsområder fra medlemsstaterne, på en effektiv og rettidig måde og med respekt for forsvarlig økonomisk forvaltning, bør der i stillingsfortegnelsen tages hensyn til, hvilke ressourcer der er behov for med henblik på at efterkomme efterspørgslen efter certificering og andre af agenturets aktiviteter på en effektiv og rettidig måde, herunder de aktiviteter, der følger af overførslen af ansvarsområder, jf. artikel 53, 54 og 55. Med henblik herpå bør der etableres en række indikatorer, som skal anvendes til at måle agenturets arbejdsbyrde og effektivitet i forbindelse med de aktiviteter, der finansieres via afgifter og gebyrer. Ud fra indikatorerne bør agenturet tilpasse sit personalebehov og sin forvaltning af ressourcer, der hidrører fra afgifter og gebyrer, så det er i stand til at efterkomme efterspørgslen og reagere på udsving i indtægterne fra afgifter og gebyrer.
- 55) Der bør indføres passende foranstaltninger, som skal sikre den nødvendige beskyttelse af følsomme, sikkerhedsrelaterede oplysninger.
- 56) De afgifter og gebyrer, der opkræves af agenturet, bør fastsættes på en gennemsigtig, fair, ikke-diskriminerende og ensartet måde. De bør ikke skade den pågældende EU-industris konkurrenceevne. Desuden bør de indføres på et grundlag, der tager hensyn til de pågældende juridiske og fysiske personers evne til at betale, især for så vidt angår små og mellemstore virksomheder.
- 57) For at sikre ensartede betingelser for gennemførelsen af denne forordning bør Kommissionen tillægges gennemførelsesbeføjelser. Disse beføjelser bør udøves i

overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011¹⁵.

- 58) Kommissionen bør vedtage gennemførelsesretsakter med umiddelbar virkning i behørigt begrundede tilfælde i forbindelse med fritagelser fra bestemmelserne i denne forordning, hvis nødtilsynsmekanismen, eventuelle afhjælpende foranstaltninger og beskyttelsesforanstaltninger, eller et særligt hastende tilfælde kræver dette.
- 59) Kommissionen bør tillægges beføjelser til at vedtage retsakter efter artikel 290 i TEUF med henblik på at ændre eller supplere bestemmelserne om luftdygtighed, miljøbeskyttelse, flybesætninger, flyveoperationer, flyvepladser, ATM/ANS, flyveledere, tredjelandes operatører, ubemandede luftfartøjer, tilsyn og håndhævelse, fleksibilitetsbestemmelser, bøder og tvangsbøder og gebyrer og afgifter, samt de krav, der er fastsat i bilagene til denne forordning, for at tage hensyn til tekniske, videnskabelige, operationelle eller sikkerhedsmæssige behov. Det er navnlig vigtigt, at Kommissionen gennemfører relevante høringer under sit forberedende arbejde, herunder på ekspertniveau. Kommissionen bør i forbindelse med forberedelsen og udarbejdelsen af delegerede retsakter sørge for samtidig, rettidig og hensigtsmæssig fremsendelse af relevante dokumenter til Europa-Parlamentet og Rådet.
- 60) Det bør søges at inddrage europæiske tredjelande for at sikre, at sikkerheden i den civile luftfart forbedres i hele Europa. De lande, der har indgået internationale aftaler med Unionen om at indføre og anvende gældende EU-ret på det område, der er omfattet af denne forordning, bør tilknyttes agenturets arbejde på de betingelser, der er aftalt inden for rammerne af de pågældende aftaler.
- 61) Ved denne forordning fastlægges fælles regler for civil luftfart, og oprettelsen af agenturet bevares. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008¹⁶ bør derfor ophæves.
- 62) De ændringer, som denne forordning giver anledning til, har indvirkning på gennemførelsen af anden EU-lovgivning. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008¹⁷, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010¹⁸ og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014¹⁹ bør derfor ændres.
- 63) Forordning (EF) nr. 1008/2008 bør ændres for at tage behørigt hensyn til de muligheder, der er fastsat i denne forordning, for at agenturet kan blive den kompetente myndighed for udstedelse af og tilsyn med Air Operator Certificates ("AOC"). Da luftfartsselskaber med faste driftssteder i flere medlemsstater får stadig

¹⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

¹⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur (EFT L 240 af 7.9.2002, s. 1).

¹⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

¹⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35).

¹⁹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18).

større betydning, hvilket betyder, at den kompetente myndighed for udstedelse af licenser og den kompetente myndighed for AOC ikke nødvendigvis er den samme længere, er det nødvendigt at sikre et effektivt tilsyn med disse luftfartsselskaber. Forordning (EF) nr. 1008/2008 bør derfor ændres med henblik på at sikre et tæt samarbejde mellem de myndigheder, der er ansvarlige for tilsyn med henholdsvis AOC og udstedelse af licenser.

- 64) Eftersom formålet med denne forordning, nemlig at indføre og bevare et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart, alt imens der sikres et højt og ensartet miljøbeskyttelsesniveau, ikke kan opfyldes af medlemsstaterne i tilstrækkelig grad på grund af luftfartens tværnationale karakter og kompleksitet, men snarere kan opfyldes på EU-niveau, og da forordningen omfatter hele EU, kan EU vedtage foranstaltninger i henhold til nærhedsprincippet, jf. artikel 5 i TEU. I overensstemmelse med proportionalitetsprincippet, jf. nævnte artikel, går denne forordning ikke videre, end hvad der er nødvendigt for at nå disse mål —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

KAPITEL I

PRINCIPPER

Artikel 1

Genstand og formål

1. Hovedformålet med denne forordning er at tilvejebringe og opretholde et højt og ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen og samtidig sikre et højt og ensartet miljøbeskyttelsesniveau.
2. Forordningen tager desuden sigte på at:
 - a) bidrage til den overordnede luftfartspolitik på EU-niveau og til at forbedre den civile luftfartssektors samlede resultater
 - b) på de områder, der er omfattet af denne forordning, lette den frie bevægelighed for varer, personer, tjenester og kapital, skabe lige vilkår for alle aktører på det indre luftfartsmarked og forbedre EU-luftfartsindustriens konkurrenceevne
 - c) gøre regulerings- og certificeringsprocedurerne mere effektive, både med hensyn til omkostninger og andre aspekter, og fremme en optimal ressourceanvendelse på nationalt niveau og EU-niveau
 - d) på de områder, der er omfattet af denne forordning, bidrage til at tilvejebringe og opretholde et højt og ensartet niveau for sikkerheden (security) i den civile luftfart
 - e) bistå medlemsstaterne i deres bestræbelser på at opfylde deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen ved at sikre en fælles fortolkning og ensartet gennemførelse af konventionens bestemmelser
 - f) Unionens holdning til standarder og regler for civil luftfart på internationalt plan repræsenteres ved at etablere det fornødne samarbejde med tredjelande og internationale organisationer
 - g) fremme forskning og innovation, bl.a. på områderne regulering og certificering
 - h) på de områder, der er omfattet af denne forordning, fremme teknisk og operationel interoperabilitet.

3. Målene i stk. 1 og 2 nås ved bl.a. at:
- a) udarbejde og vedtage de fornødne retsakter og anvende dem på en ensartet måde
 - b) sikre, at de erklæringer og certifikater, der afgives eller udstedes i henhold til denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, gælder i hele Unionen uden yderligere krav
 - c) udarbejde, med deltagelse af standardiseringsorganer og andre brancheorganisationer, detaljerede tekniske standarder med henblik på overholdelse af denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget henhold hertil, alt efter hvad der er relevant
 - d) oprette Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur som et uafhængigt organ ("agenturet")
 - e) sikre, at henholdsvis de kompetente nationale myndigheder og agenturet gennemfører alle retsakter på en ensartet måde inden for deres respektive ansvarsområder
 - f) indsamle, analysere og udveksle oplysninger med henblik på at skabe et evidensbaseret beslutningsgrundlag
 - g) iværksætte bevidstgørelses- og oplysningstiltag, herunder uddannelse, samt formidle og udbrede relevante sikkerhedsoplysninger.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på:
- a) fysiske og juridiske personers konstruktion og fremstilling af luftfartøjer under agenturets eller en medlemsstats tilsyn
 - b) konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af luftfartøjer samt dertil hørende materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr, når luftfartøjet er:
 - i) registreret i en medlemsstat, i det omfang medlemsstaten ikke har overdraget sit ansvar i henhold til Chicagokonventionen til et tredjeland, og luftfartøjet opereres af en tredjelandsoperatør
 - ii) registreret i et tredjeland og opereres af en operatør, der er etableret, har hjemsted eller hovedforretningssted i det område, som traktaterne finder anvendelse på
 - c) en tredjelandsoperatørs operation af luftfartøjer til, i eller fra det fælles europæiske luftrum
 - d) konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og drift af flyvepladsudstyr, der anvendes eller er bestemt til anvendelse på de flyvepladser, der er omhandlet i litra e), og levering af groundhandling- og forpladstjenester på disse flyvepladser
 - e) konstruktion, vedligeholdelse og drift af flyvepladser, der er beliggende i det område, som traktaterne finder anvendelse på, og som:
 - i) er åbne for offentlig brug
 - ii) betjener erhvervsmæssig lufttransport
 - iii) betjener operationer, som benytter instrumentindflyvnings- eller udflyvningsprocedurer og

- iv) har en asfalteret start- og landingsbane på mindst 800 meter, eller som udelukkende betjener helikoptere
 - f) uden at dette berører EU-lovgivningen eller national lovgivning om miljø og fysisk planlægning, sikring af de i litra e) omhandlede flyvepladsers omgivelser
 - g) levering af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester ("ATM/ANS") i det fælles europæiske luftrum, samt konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og drift af systemer og komponenter, der anvendes ved leveringen af nævnte ATM/ANS-tjenester
 - h) konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af ubemandede luftfartøjer, herunder motorer, propeller, dele og ikke-fastmonteret udstyr, samt det udstyr, der anvendes til fjernkontrol af disse luftfartøjer, når luftfartøjerne opereres inden for det fælles europæiske luftrum af en operatør, der er etableret eller har hjemsted i det område, som traktaterne finder anvendelse på.
2. Denne forordning finder også anvendelse på personale og organisationer, der medvirker ved udøvelsen af de aktiviteter, der er nævnt i stk. 1.
3. Denne forordning finder ikke anvendelse på:
- a) statsluftfartøjer, herunder materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr, og det personale og de organisationer, der medvirker ved de aktiviteter og tjenester, som udøves eller leveres af disse statsluftfartøjer
 - b) flyvepladser eller dele heraf samt udstyr, personale og organisationer, der er under militærets kontrol og drives eller administreres af militæret
 - c) ATM/ANS, herunder systemer, komponenter, personale og organisationer, der leveres eller stilles til rådighed af militæret
 - d) konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af luftfartøjer som anført i bilag I, hvis operation indebærer en lav risiko for luftfartssikkerheden, samt det personale og de organisationer, der er beskæftiget hermed.

Medlemsstaterne sikrer, at udøvelse af aktiviteter og levering af tjenester med de i litra a) omhandlede statsluftfartøjer foregår under behørig hensyntagen til målene i denne forordning. Medlemsstaterne sikrer også, at statsluftfartøjer i givet fald adskilles fra andre luftfartøjer.

Med henblik på litra d) tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at tilpasse følgende kriterier som anført i bilag I, hvis dette er nødvendigt af tekniske eller operationelle årsager, navnlig som følge af indførelsen af nye fremstillingsteknikker eller ny teknologi, for så vidt som dette er berettiget i lyset af den lave risiko for luftfartssikkerheden, der er forbundet med operation af de pågældende luftfartøjer:

- i) de datoer, der er henvist til i nævnte bilags litra a), nr. i)
 - ii) de begrænsninger for vægt, fart og varmluft, der er omhandlet i nævnte bilags litra e), f), g), h), i) og j) .
- 4. En organisation, der er ansvarlig for konstruktion af en bestemt luftfartøjstype, kan anmode Kommissionen om at træffe afgørelse om, at bestemmelserne i kapitel III, afdeling I, finder anvendelse på konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af den pågældende luftfartøjstype og på det personale og de organisationer, der medvirker ved nævnte aktiviteter, når:

- a) den pågældende luftfartøjstype falder ind under bilag I, litra e), f), g), h) i) eller j)
- b) luftfartøjstypen er beregnet til seriefremstilling og
- c) luftfartøjstypens konstruktion ikke er godkendt i overensstemmelse med medlemsstaternes nationale lovgivning.

Kommissionen træffer sin afgørelse om, hvorvidt kriterierne i første afsnit er opfyldt, på grundlag af anmodningen og efter at have hørt agenturet og den medlemsstat, hvor organisationen har sit hovedforretningssted. Afgørelsen træffes ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, som vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2, og den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Agenturet registrerer også denne afgørelse i det register, der er omhandlet i artikel 63.

Konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af den pågældende luftfartøjstype, samt det personale og de organisationer, der medvirker ved nævnte aktiviteter, er fra den dato, der er fastsat i gennemførelsesafgørelsen, udelukkende omfattet af bestemmelserne i kapitel III, afdeling I, og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag af nævnte bestemmelser. I sådanne tilfælde finder bestemmelserne i kapitel IV og V vedrørende anvendelsen af kapitel III, afdeling I, også anvendelse på den pågældende luftfartøjstype.

- 5. Uanset artikel 8 i forordning (EU) nr. XXX/XXXX om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (omarbejdning) sørger medlemsstaterne for, at militære anlæg som omhandlet i denne artikels stk. 3, litra b), der er åbne for almen lufttrafik, og ATM/ANS som omhandlet i denne artikels stk. 3, litra c), der leveres eller stilles til rådighed af militæret for den almene lufttrafik, frembyder et sikkerhedsniveau svarende til det, der følger af anvendelsen af de væsentlige krav, der er fastsat i nærværende forordnings bilag VII og VIII.
- 6. Medlemsstaterne kan beslutte at anvende bestemmelserne i kapitel III, afdeling I, II, III, V, VI eller VII på nogle af eller alle de aktiviteter, der er omhandlet i denne artikels stk. 3, litra a) og c), og på personale og organisationer, der medvirker ved nævnte aktiviteter.

I så fald underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen og agenturet om sine hensigter desangående. Meddelelsen skal indeholde samtlige relevante oplysninger, og det skal navnlig oplyses:

- a) hvilken eller hvilke afdelinger medlemsstaten har til hensigt at anvende
- b) hvilke aktiviteter, personalegrupper og organisationer der er tale om
- c) hvilken begrundelse der ligger til grund for den beslutning, medlemsstaten har til hensigt at træffe, og
- d) hvilken dato beslutningen anvendes fra.

Efter at have hørt agenturet træffer Kommissionen i lyset af, hvilken type aktiviteter og hvilke personalegrupper og organisationer der er tale om, og formålet med og indholdet af bestemmelserne i den eller de afdeling(er), der er meddelt den, afgørelse om, hvorvidt de pågældende bestemmelser kan anvendes på effektiv vis og i givet fald på hvilke betingelser. Afgørelsen træffes ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, som vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2, og den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Agenturet registrerer afgørelsen i det register, der er omhandlet i artikel 63.

Den berørte medlemsstat anvender først bestemmelserne i den eller de afdeling(er), der er meddelt Kommissionen, når Kommissionen har godkendt dette i sin afgørelse herom, og i givet fald, når den har sikret sig, at de betingelser, der er knyttet til afgørelsen, er opfyldt. Er dette tilfældet, er de berørte aktiviteter, personalegrupper og organisationer udelukkende omfattet af nævnte bestemmelser og bestemmelserne i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold dertil, fra den dato, der er fastsat i medlemsstatens beslutning. I så fald finder bestemmelserne i kapitel IV og V vedrørende anvendelsen af den eller de afdeling(er), der er meddelt, også anvendelse på de berørte aktiviteter, personalegrupper og organisationer.

Kommissionen, agenturet og den berørte medlemsstats kompetente myndigheder samarbejder om anvendelsen af dette stykke.

Medlemsstaterne kan tilbagekalde beslutninger, som de har truffet i henhold til dette stykke. I så fald underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen og agenturet herom. Meddelelsen offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, og agenturet registrerer den i det register, der er omhandlet i artikel 63. Den berørte medlemsstat fastsætter bestemmelser om en passende overgangsperiode.

7. Medlemsstaterne kan beslutte at fritage konstruktion, vedligeholdelse og drift af en flyveplads og det udstyr, der anvendes på den pågældende flyveplads, fra denne forordnings bestemmelser, hvis flyvepladsen højst betjener 10 000 passagerer om året og højst håndterer 850 godsbevægelser om året, under forudsætning af, at en sådan fritagelse ikke er til hinder for overholdelsen af de væsentlige krav, der er omhandlet i artikel 29.

Den pågældende medlemsstat skal i så fald ved en begrundet erklæring meddele Kommissionen og agenturet, at den har til hensigt at træffe en sådan beslutning. Erklæringen skal indeholde samtlige relevante oplysninger om den påtænkte beslutning.

Kommissionen træffer efter høring af agenturet afgørelse om, hvorvidt betingelserne i første afsnit er opfyldt. Afgørelsen træffes ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, som vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2, og den offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*. Agenturet registrerer afgørelsen i det register, der er omhandlet i artikel 63.

Den berørte medlemsstat vedtager først sin beslutning, når Kommissionen har godkendt dette i sin afgørelse desangående. I så fald er konstruktion, vedligeholdelse og drift af den pågældende flyveplads og dens udstyr ikke længere omfattet af bestemmelserne i denne forordning eller i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, fra den dato, der er fastsat i medlemsstatens beslutning.

Medlemsstaterne foretager årligt en gennemgang af antallet af bevægelser på flyvepladser, der er fritaget i henhold til dette stykke. Hvis det ved gennemgangen konstateres, at en af de pågældende flyvepladser betjente mere end 10 000 passagerer om året eller håndterede mere end 850 godsbevægelser om året i tre på hinanden følgende år, tilbagekalder den berørte medlemsstat fritagelsen af den pågældende flyveplads. Den underretter i så fald Kommissionen og agenturet herom. Beslutningen om at tilbagekalde en fritagelse offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, og agenturet registrerer den i det register, der er omhandlet i artikel 63.

Bestemmelserne i dette stykke berører ikke de fritagelser, som medlemsstaterne har indrømmet i henhold til artikel 4, stk. 3b, i forordning (EF) nr. 216/2008. Beslutninger om fritagelser offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, og agenturet registrerer dem i det register, der er omhandlet i artikel 63.

Artikel 3

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

- 1) "tilsyn": kontinuerlig kontrol af, at de betingelser, der er en forudsætning for et certifikats udstedelse eller for en erklærings afgivelse, fortsat er opfyldt, som foretages af eller på vegne af den kompetente myndighed
- 2) "Chicagokonventionen": konventionen angående international civil luftfart med bilag, undertegnet i Chicago den 7. december 1944
- 3) "materiel": luftfartøjer, motorer eller propeller
- 4) "del": en del af et luftfartøj, som ikke er en motor eller en propel
- 5) "ATM/ANS-komponenter": komponenter som defineret i artikel 2, nr. 19), i forordning (EU) nr. XXX/XXXX²⁰
- 6) "certificering": enhver form for anerkendelse i henhold til denne forordning, baseret på en behørig vurdering af, at en organisation eller person, materiel, en del, ikke-fastmonteret udstyr, en flyveplads, flyvepladsudstyr, et ATM/ANS-system, en ATM/ANS-komponent eller en flyvesimulatortræningsanordning opfylder de gældende krav i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, i form af et certifikat, der udstedes som bevis for, at kravene er opfyldt
- 7) "erklæring": en skriftlig erklæring, som en juridisk eller fysisk person, der er omfattet af denne forordning, afgiver på eget ansvar i henhold til denne forordning, og som bekræfter, at de gældende krav i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, vedrørende en organisation, en person, materiel, en del, ikke-fastmonteret udstyr, flyvepladsudstyr, et ATM/ANS-system eller en ATM/ANS-komponent er opfyldt
- 8) "kvalificeret organ": en godkendt juridisk eller fysisk person, som i henhold til denne forordning kan pålægges særlige certificerings- eller tilsynsopgaver af agenturet eller de kompetente nationale myndigheder, og som er under agenturets eller de kompetente nationale myndigheders kontrol og ansvar
- 9) "certifikat": et certifikat, en godkendelse, en licens, en tilladelse, en attest eller et andet dokument udstedt på grundlag af en certificering som bevis for, at de gældende krav er opfyldt
- 10) "operatør": en juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere med et eller flere luftfartøjer eller drive en eller flere flyvepladser
- 11) "flyvesimulatortræningsanordning": en anordning, hvormed flyveforhold simuleres på jorden, bl.a. flyvesimulatorer, flyvetræningsanordninger, træningsanordninger til

²⁰

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. XXX/XXXX af [...] om gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (EUT L af, s. ..)

flyve- og navigationsprocedurer og anordninger til træning af grundlæggende instrumentfærdigheder

- 12) "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 bruges enten helt eller delvist til luftfartøjers ankomst, afgang og trafik på jorden
- 13) "flyvepladsudstyr": enhver form for udstyr, apparater, tilbehør, software eller ekstraudstyr, som anvendes eller er bestemt til at blive anvendt til at bidrage til operation af luftfartøjer på en flyveplads
- 14) "forplads": et afgrænset område på en flyveplads, som er beregnet til luftfartøjers ophold under ombordtagning eller afsætning af passagerer, post eller gods, tankning, parkering eller vedligeholdelse
- 15) "forpladstjeneste": en tjeneste, der ydes med henblik på at styre luftfartøjers og køretøjers aktiviteter og bevægelser på en forplads
- 16) "ATM/ANS": lufttrafikstyringstjenester som defineret i artikel 2, nr. 10), i forordning (EU) nr. XXX/XXXX, luftfartstjenester som defineret i artikel 2, nr. 4), i samme forordning, herunder de netstyringsfunktioner og -tjenester, der er omhandlet i samme forordnings artikel 17, og tjenester, der består i dataindsamling og -bearbejdning og formatering og levering af data til almen lufttrafik med henblik på sikkerhedskritiske flyvenavigationsformål
- 17) "ATM/ANS-system": enhver kombination af systemer som defineret i artikel 2, nr. 33), i forordning (EU) nr. XXX/XXXX
- 18) "ATM-masterplanen": det dokument, der er omhandlet i artikel 2, nr. 14), i forordning (EU) nr. XXX/XXXX
- 19) "flyveinformationstjeneste": en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken
- 20) "almen lufttrafik": al flyvning, der foretages med civile luftfartøjer og statsluftfartøjer efter de procedurer, der er fastsat af Organisationen for International Civil Luftfart ("ICAO")
- 21) "internationale standarder og anbefalet praksis": de internationale standarder og den anbefalede praksis, der er vedtaget af ICAO i overensstemmelse med artikel 37 i Chicagokonventionen
- 22) "groundhandlingtjenester": tjenesteydelser, der leveres på flyvepladser, og som består af sikkerhedsrelaterede aktiviteter inden for administrativ groundhandling og overvågning, passagerbetjening, bagagehåndtering, håndtering af fragt og post, groundhandling på forpladsen, servicering af fly, brændstof- og oliepåfyldning, luftfartøjsvedligeholdelse, operationel assistance og administration af besætninger, overfladetransport og catering
- 23) "erhvervsmæssig lufttransport": flyveoperation mellem to flyvepladser med transport af passagerer, fragt eller post mod betaling eller en anden form for vederlag
- 24) "sikkerhedsresultater": en medlemsstats, Unionens eller en organisations resultater på sikkerhedsområdet som defineret ved dens sikkerhedsmål og sikkerhedsindikatorer
- 25) "sikkerhedsindikator": et parameter, der anvendes til overvågning og vurdering af de opnåede sikkerhedsresultater

- 26) "sikkerhedsmål": et planlagt eller tilsigtet mål for overholdelse af sikkerhedsindikatorerne i et bestemt tidsrum
- 27) "luftfartøj": enhver maskine, der i atmosfæren kan oppebæres af andre af luftens reaktioner end luftens reaktioner mod jordoverfladen
- 28) "ikke-fastmonteret udstyr": udstyr, der forefindes om bord på et luftfartøj, men som ikke er fastmonteret i luftfartøjet, og som kan have betydning for sikkerheden
- 29) "ubemandet luftfartøj": et luftfartøj, der opereres eller er beregnet til at blive opereret uden en pilot om bord
- 30) "udstyr til fjernkontrol af ubemandede luftfartøjer": udstyr, apparater, tilbehør, software eller ekstraudstyr, der er nødvendigt for at kunne operere det ubemandede luftfartøj sikkert
- 31) "luftfartøj registreret i en medlemsstat" eller "luftfartøj registreret i et tredjeland": et luftfartøj, der er registreret i overensstemmelse med de internationale standarder og den anbefalede praksis, der fremgår af bilag 7 til Chicagokonventionen, som har overskriften "Aircraft Nationality and Registration Marks"
- 32) "statsluftfartøj": et luftfartøj, der udfører militær-, told-, politi-, eftersøgnings- og rednings-, brandsluknings- eller kystvagtsaktiviteter eller lignende tjenester under en medlemsstats kontrol og ansvar, som udøves eller ydes i offentlighedens interesse af et organ, der har en offentlig myndigheds beføjelser
- 33) "det fælles europæiske luftrum": luftrummet i det område, hvor traktaterne finder anvendelse, og ethvert andet luftrum, hvor medlemsstaterne anvender forordning (EU) nr. XXX/XXXX i henhold til nævnte forordnings artikel 1, stk. 4
- 34) "kompetent national myndighed": et eller flere organer, der er udpeget af en medlemsstat, og som har fået tildelt de fornødne beføjelser og ansvaret for at udføre certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver i henhold til denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

Artikel 4

Principper for foranstaltninger i medfør af denne forordning

1. De foranstaltninger, som medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet træffer i medfør af denne forordning, skal:
 - a) afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for luftfarten, idet der tages hensyn til de erfaringer på området, der er gjort på internationalt plan, og de videnskabelige og tekniske fremskridt på de respektive områder
 - b) bygge på den bedste tilgængelige dokumentation og analyse
 - c) give mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til havarier, alvorlige hændelser og tilsigtede sikkerhedsbrud (security)
 - d) tage hensyn til den indbyrdes sammenhæng mellem de forskellige aspekter af luftfartssikkerhed, og mellem luftfartssikkerhed og andre tekniske aspekter af luftfartsreglerne
 - e) fastsætte krav, der så vidt muligt formuleres således, at de sætter fokus på de mål, der søges nået, men giver mulighed for at anvende forskellige midler til at nå disse mål

- f) fremme samarbejdet mellem myndighederne på EU-niveau og medlemsstatsniveau og en effektiv ressourceanvendelse
 - g) fastlægge ikke-bindende foranstaltninger, herunder så vidt muligt foranstaltninger til fremme af sikkerheden
 - h) tage hensyn til Unionens og medlemsstaternes internationale forpligtelser inden for civil luftfart.
2. De foranstaltninger, der træffes i henhold til denne forordning, skal være i overensstemmelse med og stå i forhold til de enkelte aktiviteter art og den dertil knyttede risiko. Medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet tager ved forberedelsen og gennemførelsen af sådanne foranstaltninger afhængigt af den pågældende aktivitet hensyn til:
- a) om personer andre end flyvebesætningen medføres om bord, og navnlig til, om operationen er åben for offentligheden
 - b) i hvilket omfang aktiviteten kan være til fare for tredjeparter eller ejendom på jorden
 - c) luftfartøjets kompleksitet og præstationer
 - d) formålet med flyvningen og den luftrumstype, der anvendes
 - e) operationens eller aktivitetens type, omfang og kompleksitet og, hvis det er relevant, trafikmængde og -type, der håndteres af den ansvarlige organisation eller person
 - f) i hvilket omfang, de personer, som de med operationen forbundne risici har indvirkning på, har mulighed for at vurdere disse risici og udøve kontrol over dem
 - g) resultaterne af tidligere certificerings- og tilsynsaktiviteter.

KAPITEL II

FORVALTNING AF LUFTFARTSSIKKERHEDEN

Artikel 5

Det europæiske program for luftfartssikkerhed

1. Efter høring af agenturet vedtager og offentliggør Kommissionen et dokument, som den ajourfører efter behov, og som beskriver, hvordan det europæiske luftfartssikkerhedssystem fungerer, og som indeholder de regler, tiltag og procedurer, der tager sigte på at forvalte sikkerheden inden for den civile luftfart i Unionen ("det europæiske program for luftfartssikkerhed") i overensstemmelse med denne forordning.
2. Det europæiske luftfartssikkerhedsprogram skal som minimum indeholde en beskrivelse af:
 - a) den europæiske luftfartssikkerhedspolitik og dens mål og ressourcer
 - b) styringen på europæisk plan af risiciene for luftfartssikkerheden
 - c) tiltag til sikring af luftfartssikkerheden på europæisk plan
 - d) tiltag til fremme af luftfartssikkerheden på europæisk plan.

Det europæiske luftfartssikkerhedsprogram skal også indeholde en beskrivelse af procedurerne for videreudvikling, tilpasning, ajourføring og gennemførelse af den

europæiske plan for luftfartssikkerhed, der er omhandlet i artikel 6, hvortil medlemsstaterne og de relevante berørte parter skal bidrage aktivt.

Artikel 6

Europæisk plan for luftfartssikkerhed

1. Agenturet udarbejder, vedtager og offentliggør en europæisk plan for luftfartssikkerhed, som den efterfølgende ajourfører mindst en gang om året. Den europæiske luftfartssikkerhedsplan skal på grundlag af en vurdering af relevante sikkerhedsoplysninger indeholde en beskrivelse af de væsentligste sikkerhedsrisici, der har indvirkning på det europæiske luftfartssikkerhedssystem, og den skal beskrive de foranstaltninger, der er nødvendige for at imødegå disse risici
2. Agenturet registrerer i en særlig sikkerhedsrisikoportefølje de sikkerhedsrisici, der er omhandlet i stk. 1, og overvåger gennemførelsen af de foranstaltninger, som de berørte parter træffer for at imødegå disse risici, og fastsætter i givet fald sikkerhedsindikatorer.
3. Der skal i den europæiske luftfartssikkerhedsplan under hensyntagen til målene i artikel 1 angives et acceptabelt niveau for sikkerhedsresultaterne i Unionen, som medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet skal bestræbe sig på at nå i fællesskab.

Artikel 7

Nationale luftfartssikkerhedsprogrammer

1. Hver enkelt medlemsstat udarbejder et nationalt luftfartssikkerhedsprogram med henblik på at forvalte de sikkerhedsaspekter af den civile luftfart, der vedrører luftfartsaktiviteter henhørende under dens ansvarsområde ("det nationale luftfartssikkerhedsprogram"). Programmet skal stå i forhold til omfanget og kompleksiteten af disse aktiviteter, og det skal være i overensstemmelse med det europæiske luftfartssikkerhedsprogram.
2. De nationale luftfartssikkerhedsprogrammer skal mindst indeholde en beskrivelse af følgende elementer:
 - a) luftfartssikkerhedspolitikken og dens mål og ressourcer
 - b) styringen af risiciene for luftfartssikkerheden
 - c) tiltag til sikring af luftfartssikkerheden
 - d) tiltag til fremme af luftfartssikkerheden.
3. Der skal i det nationale luftfartssikkerhedsprogram under hensyntagen til målene i artikel 1 og det acceptable niveau for de sikkerhedsresultater, der er omhandlet i artikel 6, stk. 3, angives et acceptabelt niveau for de sikkerhedsresultater, der skal nås på nationalt plan, for aktiviteter henhørende under den pågældende medlemsstats ansvarsområde.

Artikel 8

National plan for luftfartssikkerhed

1. Det nationale luftfartssikkerhedsprogram ledsages af en national plan for luftfartssikkerhed. Hver medlemsstat skal i sin nationale luftfartssikkerhedsplan på grundlag af en vurdering af relevante sikkerhedsoplysninger anføre de væsentligste

sikkerhedsrisici, der har indvirkning på dens nationale luftfartssikkerhedssystem, og den skal beskrive de foranstaltninger, der er nødvendige for at imødegå disse risici.

2. Den nationale luftfartssikkerhedsplan skal indeholde de risici og tiltag, der er identificeret i den europæiske luftfartssikkerhedsplan, og som er relevante for den pågældende medlemsstat. Medlemsstaten underretter agenturet om de risici og tiltag i den europæiske luftfartssikkerhedsplan, som den ikke mener er relevante for dens nationale luftfartssikkerhedssystem samt begrundelsen herfor.

KAPITEL III

VÆSENTLIGE KRAV

AFDELING I

Luftdygtighed og miljøgodkendelse

Artikel 9

Væsentlige krav

De luftfartøjer, der er nævnt i artikel 2, stk. 1, litra a) og b), herunder motorer, propeller, dele og ikke-fastmonteret udstyr, skal opfylde de væsentlige krav til luftdygtighed, der er fastsat i bilag II og, for så vidt angår støj og emissioner, de væsentlige krav til miljøgodkendelse af materiel, der er fastsat i bilag III.

Artikel 10

Overensstemmelse

1. For luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i), herunder motorer, propeller, dele og ikke-fastmonteret udstyr, sikres overensstemmelsen med artikel 9 som fastsat i artikel 11-16.
2. For luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a), herunder motorer, propeller og dele, sikres overensstemmelsen med artikel 9 som fastsat i artikel 11 og 12 og artikel 15, stk. 1.

Artikel 11

Konstruktion af materiel

Konstruktionen af materiel certificeres, og der udstedes et typecertifikat. Ændringer til typecertifikatet certificeres også, og der udstedes et ændret typecertifikat, herunder supplerende typecertifikater. Konstruktionsreparationer certificeres, og der udstedes en godkendelse.

Typecertifikatet, det ændrede typecertifikat og konstruktionsreparationsgodkendelsen udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at materiellets konstruktion er i overensstemmelse med det typecertificeringsgrundlag, der er fastlagt i den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 18, stk. 1, litra a), nr. i), og at materiellets konstruktion ikke har egenskaber eller karakteristika, der betyder, at den ikke kan miljøgodkendes, eller at den er usikker i drift.

Typecertifikatet, det ændrede typecertifikat og konstruktionsreparationsgodkendelsen kan også udstedes, uden at der er ansøgt herom, hvis det udstedes af en organisation, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 15, og som har fået tildelt beføjelser til at udstede sådanne certifikater eller godkendelser i henhold til den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 18, stk. 1, litra k), hvis denne organisation har fastslået, at materiellets konstruktion opfylder de krav, der er fastsat i andet afsnit.

Der kræves ikke et særskilt typecertifikat for motor- og propelkonstruktioner, der er certificeret som led i den certificering af luftfartøjskonstruktionen, der er foretaget i henhold til denne artikel.

Artikel 12

Konstruktion af dele

Medmindre andet er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, certificeres konstruktionen af dele, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at den pågældende dels konstruktion er i overensstemmelse med det certificeringsgrundlag, der er fastlagt i henhold til artikel 18, stk. 1, litra a), nr. ii).

Certifikatet kan også udstedes, uden at der er ansøgt herom, hvis det udstedes af en organisation, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 15, og som har fået tildelt beføjelser til at udstede sådanne certifikater i henhold til den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 18, stk. 1, litra k), hvis denne organisation har fastslået, at den pågældende dels konstruktion er i overensstemmelse med det certificeringsgrundlag, der er fastlagt i henhold til artikel 18, stk. 1, litra a), nr. ii).

Der kræves ikke et særskilt typecertifikat for motor- og propelkonstruktioner, der er certificeret som led i den certificering af luftfartøjskonstruktionen, der er foretaget i henhold til artikel 11.

Artikel 13

Konstruktion af ikke-fastmonteret udstyr

Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, certificeres konstruktionen af ikke-fastmonteret udstyr, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at det ikke-fastmonterede udstyrs konstruktion er i overensstemmelse med det certificeringsgrundlag, der er fastlagt i henhold til artikel 18, stk. 1, litra a), nr. ii).

Certifikatet kan også udstedes, uden at der er ansøgt herom, hvis det udstedes af en organisation, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 15, og som har fået tildelt beføjelser til at udstede sådanne certifikater i henhold til den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 18, stk. 1, litra k), hvis denne organisation har fastslået, at det ikke-fastmonterede udstyrs konstruktion er i overensstemmelse med det certificeringsgrundlag, der er fastlagt i henhold til artikel 18, stk. 1, litra a), nr. ii).

Artikel 14

De enkelte luftfartøjer

Luftfartøjer certificeres individuelt, og der udstedes et luftdygtighedsbevis og eventuelt et støjcertifikat, hvis dette kræves i henhold til de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18.

Beviserne og certifikaterne udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at luftfartøjet er i overensstemmelse med den konstruktion, der er certificeret i overensstemmelse med artikel 11, og at luftfartøjet er driftssikkert og kan opereres i overensstemmelse med miljølovgivningen.

Artikel 15

Organisationer

1. Medmindre andet er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, certificeres de organisationer, der er ansvarlige for konstruktion og fremstilling af materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr, og der udstedes en godkendelse.

Godkendelsen udstedes på anmodning, når den ansøgende organisation har godtgjort, at den overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 9. Det præciseres i godkendelsen, hvilke rettigheder der tildeles organisationen, og godkendelsens omfang præciseres.

2. Medmindre andet er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, certificeres de organisationer, der er ansvarlige for vedligeholdelse og sikring af fortsat luftdygtighed af materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr, og der udstedes en godkendelse.

Godkendelsen udstedes på anmodning, når den ansøgende organisation har godtgjort, at den overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 9. Det præciseres i godkendelsen, hvilke rettigheder der tildeles organisationen, og godkendelsens omfang præciseres.

3. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, certificeres organisationer, der varetager uddannelse af det personale, der er omhandlet i artikel 16, og der udstedes en godkendelse.

Godkendelsen udstedes på anmodning, når den ansøgende organisation har godtgjort, at den overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 9. Det præciseres i godkendelsen, hvilke rettigheder der tildeles organisationen, og godkendelsens omfang præciseres.

Artikel 16

Personale

Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, certificeres personale, der er ansvarligt for godkendelse af materiel, dele eller ikke-fastmonteret udstyr til brug efter vedligeholdelse, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende er kvalificeret til at påtage sig det ansvar, der er knyttet til rettighederne, i

overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 9. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles personalet, og certifikatets omfang præciseres.

Artikel 17

Fravigelser

1. Uanset artikel 9, 10, 11 og 12 alt efter hvad der er relevant:
 - a) kan overensstemmelsen af materiels og deles konstruktion med de gældende væsentlige krav, der er nævnt i artikel 9, vurderes uden udstedelse af et certifikat, hvis dette er tilladt i henhold til de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18. I så fald skal betingelserne og procedurerne for en sådan vurdering fastsættes i de delegerede retsakter. Det kan i de delegerede retsakter fastsættes, at den organisation, der er ansvarlig for konstruktion og fremstilling af materiel og dele, har lov til at afgive en erklæring om, at materiellets og delenes konstruktion opfylder de væsentlige krav og de detaljerede specifikationer, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, stk. 1, nr. i), for at sikre, at konstruktionen opfylder de væsentlige krav
 - b) når et luftfartøjs konstruktion ikke opfylder de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 9, kan der udstedes et begrænset typecertifikat. Certifikatet udstedes i så fald på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at luftfartøjets konstruktion er i overensstemmelse med de specifikke luftdygtighedsspecifikationer, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, stk. 1, litra a), nr. iii), og at luftfartøjets konstruktion i lyset af den tilsigtede anvendelse er egnet, for så vidt angår luftdygtighed og miljøkrav.
2. Uanset artikel 9, 10 og 14 alt efter hvad der er relevant:
 - a) udstedes der i henhold til de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, et begrænset luftdygtighedsbevis eller et begrænset støjcertifikat for et luftfartøj, hvis konstruktion der er afgivet erklæring om, jf. stk. 1, litra a), eller som der er udstedt et begrænset typecertifikat for, jf. stk. 1, litra b). Beviserne og certifikaterne udstedes i så fald på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at luftfartøjet er i overensstemmelse med nævnte konstruktion, og at luftfartøjet er driftssikkert og kan opereres i overensstemmelse med miljølovgivningen
 - b) kan der i overensstemmelse med de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, udstedes flyvetilladelse med henblik på at tillade operation af et luftfartøj, som ikke har et gyldigt luftdygtighedsbevis eller et gyldigt begrænset luftdygtighedsbevis. Flyvetilladelsen udstedes i så fald på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at luftfartøjet kan gennemføre en basisflyvning under sikre forhold.

Flyvetilladelsen kan også udstedes, uden at der er ansøgt herom, hvis den udstedes af en organisation, der er godkendt i overensstemmelse med artikel 15, og som har fået tildelt beføjelser til at udstede sådanne flyvetilladelser i henhold til den delegerede retsakt, der er omhandlet i artikel 18, stk. 1, litra k), hvis denne organisation har fastslået, at luftfartøjet kan gennemføre en basisflyvning under sikre forhold.

Flyvetilladelsen udstedes med passende begrænsninger som fastsat i de delegerede retsakter, navnlig med henblik på at beskytte tredjeparters sikkerhed.

Artikel 18

Delegerede beføjelser

1. For så vidt angår de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk.1, litra a) og b), herunder motorer, propeller, dele og ikke-fastmonteret udstyr tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser vedrørende:
 - a) betingelserne for agenturets fastlæggelse og underretning af ansøgeren som omhandlet i artikel 66 om:
 - i) certificeringsgrundlaget for typecertificering af materiel som omhandlet i artikel 11 og artikel 17, stk. 1, litra b)
 - ii) certificeringsgrundlaget for certificering af dele og ikke-fastmonteret udstyr som omhandlet i artikel 12 og 13
 - iii) de specifikke luftdygtigheds- og miljøgodkendelsesspecifikationer for luftfartøjer, for hvilke der kan udstedes et begrænset luftdygtighedsbevis eller et begrænset støjcertifikat som omhandlet i artikel 17, stk. 2, litra a)
 - b) betingelserne for agenturets udsendelse og formidling af de obligatoriske oplysninger, jf. artikel 66, til sikring af materiellets fortsatte luftdygtighed og overholdelse af miljøkrav samt af betingelserne for godkendelse af alternative måder, hvorpå der kan opnås overensstemmelse med de obligatoriske oplysninger
 - c) de specifikke betingelser for de i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. ii), omhandlede luftfartøjers opfyldelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 9
 - d) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af de certifikater, der er omhandlet i artikel 11, 12, 13, 14, artikel 17, stk. 1, litra b), og artikel 17, stk. 2, herunder:
 - i) de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves eller ikke kræves sådanne certifikater, afhængigt af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
 - ii) betingelserne for disse certifikaters gyldighedsperiode og deres fornyelse, hvis gyldighedsperioden er begrænset
 - iii) betingelserne for udstedelse og anvendelse af begrænsede luftdygtighedsbeviser og begrænsede støjcertifikater som omhandlet i artikel 17, stk. 2, litra a)
 - iv) betingelserne for udstedelse og anvendelse af flyvetilladelser som omhandlet i artikel 17, stk. 2, litra b)
 - v) data om operationel egnethed, herunder:
 - mindstepensum for typeratingkurser for personale, der har ansvaret for at certificere vedligeholdelse
 - mindstepensum for typeratingkurser for piloter og referencedata til objektiv kvalificering af tilknyttede simulatorer
 - masterminimumsudstysrlisten, hvis relevant
 - luftfartøjstypedata af relevans for kabinebesætningen

- supplerende specifikationer til sikring af overensstemmelse med dette kapitels afdeling III
- vi) betingelserne for vedligeholdelse af materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr
- vii) betingelserne for sikring af luftfartøjers fortsatte luftdygtighed
- e) supplerende luftdygtighedskrav til materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr, hvis konstruktion allerede er certificeret, og som er nødvendige til at sikre fortsat luftdygtighed og opnå forbedringer på sikkerhedsområdet
- f) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af godkendelser som omhandlet i artikel 15, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves eller i givet fald ikke kræves sådanne godkendelser afhængigt af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
- g) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater som omhandlet i artikel 16, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves sådanne certifikater i lyset af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
- h) de rettigheder og det ansvar, der påhviler indehavere af certifikater udstedt i henhold til denne afdeling og de organisationer, der har fremsat erklæringer i overensstemmelse med artikel 17, stk. 1, litra a)
- i) betingelserne for fastlæggelse af de detaljerede specifikationer gældende for materiel og dele, hvis konstruktion der skal afgives erklæring om, jf. artikel 17, stk. 1, litra a)
- j) betingelserne og procedurerne for vurdering, i henhold til artikel 17, stk. 1, litra a), af, om materiels og deles konstruktion opfylder kravene til luftdygtighed og miljøgodkendelse uden udstedelse af et bevis eller certifikat, herunder betingelserne og begrænsningerne for de pågældende operationer
- k) de betingelser, på hvilke organisationer, der har fået udstedt en godkendelse i henhold til artikel 15, kan få tildelt rettigheder til at udstede certifikater som omhandlet i artikel 11, 12, 13 og artikel 17, stk. 2, litra b)
- l) betingelserne for anerkendelse af certifikater, oplysninger vedrørende fortsat luftdygtighed og anden dokumentation vedrørende luftdygtighed, der er udstedt i henhold til et tredjelandets lovgivning eller meddelt med henblik på anvendelsen af artikel 57.
- 2. For så vidt angår luftdygtighed og miljøgodkendelse af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a) og b), herunder motorer, propeller, dele og ikke-fastmonteret udstyr, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at ændre eller supplere bilag II og III, hvis dette er nødvendigt af tekniske eller operationelle årsager eller af hensyn til den videnskabelige udvikling eller udviklingen inden for luftdygtighed eller miljøgodkendelse, i det nødvendige omfang for at opfylde målene i artikel 1.

AFDELING II

Flybesætning

Artikel 19

Væsentlige krav

Piloter og kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker ved operation af de i artikel 2, stk. 1, litra b), omhandlede luftfartøjer, samt flyvesimulatortræningsanordninger og personer og organisationer, der varetager uddannelse, test, kontrol eller helbredsundersøgelse af piloter og kabinebesætningsmedlemmer, skal opfylde de væsentlige krav, der er fastsat i bilag IV.

Artikel 20

Piloter

1. Medmindre andet er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25, certificeres piloter, og der udstedes et pilotcertifikat og et helbredsbevis, der er relevant for den operation, der skal udføres.
2. Pilotcertifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at han eller hun overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25 for at sikre overholdelse af de i artikel 19 nævnte væsentlige krav til teoretisk viden, praktiske færdigheder, sprogkundskaber og erfaring.
3. Helbredsbeviset til piloter udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at han eller hun overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25 for at sikre overholdelse af de i artikel 19 nævnte væsentlige krav til helbredsmæssig egnethed.
4. Det præciseres i pilotcertifikatet og helbredsbeviset, hvilke rettigheder der tildeles piloten.

Artikel 21

Kabinebesætning

Kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker ved udøvelsen af erhvervmæssig lufttransport certificeres, og der udstedes et bevis.

Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25, certificeres kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker ved andre operationer end erhvervmæssig lufttransport også, og der udstedes et bevis.

Beviserne udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at han eller hun overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav til teoretisk viden, praktiske færdigheder og helbredsmæssig egnethed, der er nævnt i artikel 19.

Artikel 22

Uddannelsesorganisationer og flyvemedicinske centre

Medmindre andet er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25, certificeres de organisationer, der varetager uddannelse af piloter og kabinebesætninger, og der udstedes en godkendelse.

Godkendelsen udstedes på anmodning, når den ansøgende organisation har godtgjort, at den overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 19.

Det præciseres i godkendelsen, hvilke rettigheder der tildeles organisationen.

Artikel 23

Flyvesimulatrørtræningsanordninger

Medmindre andet er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25, certificeres hver enkelt flyvesimulatrørtræningsanordning, der anvendes til træning af piloter, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at anordningen er i overensstemmelse med bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 19.

Artikel 24

Instruktører og eksaminatorer

Medmindre andet er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25, certificeres personer, der er ansvarlige for flyveuddannelse, flyvesimulatrørtræning og uddannelse af kabinebesætningsmedlemmer eller for bedømmelse af piloters eller kabinebesætningsmedlemmers færdigheder, samt flyvelæger, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at han eller hun overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 25 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 19.

Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles.

Artikel 25

Delegerede beføjelser

1. For så vidt angår piloter og kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker ved operation af de i artikel 2, stk. 1, litra b), omhandlede luftfartøjer, samt flyvesimulatrørtræningsanordninger og personer og organisationer, der varetager uddannelse, test, kontrol eller helbredsundersøgelse af piloter og kabinebesætningsmedlemmer, tillægges Kommissionen beføjelser til i overensstemmelse med artikel 117 at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser vedrørende:
 - a) pilotcertifikaters og helbredsbevisers forskellige kategorier som omhandlet i artikel 20 gældende for de forskellige typer aktiviteter
 - b) betingelserne for godkendelse af uddannelse på og erfaring med luftfartøjer, der ikke er omfattet af denne forordning, med henblik på opnåelse af et pilotcertifikat som omhandlet i artikel 20, stk. 2
 - c) betingelserne for ombytning af nationale pilotcertifikater og nationale flyvemekanikercertifikater, der er udstedt i henhold til medlemsstaternes lovgivning, til pilotcertifikater som omhandlet i artikel 20, stk. 2, samt betingelserne for ombytning af nationale helbredsbeviser, der er udstedt i henhold til medlemsstaternes lovgivning, til helbredsbeviser som omhandlet i artikel 20, stk. 3

- d) de rettigheder og det ansvar, der er påhviler indehavere af certifikater, certifikatkategorier, helbredsbeviser, godkendelser, beviser og certifikater som omhandlet i artikel 20, 21, 22, 23 og 24
 - e) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af pilotcertifikater, certifikatkategorier, helbredsbeviser, godkendelser, beviser og certifikater som omhandlet i artikel 20, 21, 22, 23 og 24, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves eller i givet fald ikke kræves sådanne certifikater, kategorier, helbredsbeviser, godkendelser, beviser og certifikater afhængigt af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
 - f) betingelserne for anerkendelse af pilotcertifikater, helbredsbeviser til piloter og beviser til kabinebesætningsmedlemmer, der er udstedt i henhold til et tredjelandets lovgivning, med henblik på anvendelsen af artikel 57
 - g) de betingelser, hvorunder der af sikkerhedshensyn nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for udøvelsen af de aktiviteter, der er fastsat bestemmelser om i denne afdeling.
2. For så vidt angår piloter og kabinebesætningsmedlemmer, der medvirker ved operation af de i artikel 2, stk. 1, litra b), omhandlede luftfartøjer, samt flyvesimulatortræningsanordninger og personer og organisationer, der varetager uddannelse, test, kontrol eller helbredsundersøgelse af piloter og kabinebesætningsmedlemmer, tillægges Kommissionen beføjelser til i overensstemmelse med artikel 117 at vedtage delegerede retsakter med henblik på at ændre eller supplere bilag IV, hvis dette er nødvendigt af tekniske eller operationelle årsager eller af hensyn til den videnskabelige udvikling eller udviklingen i de sikkerhedsforhold, der vedrører flybesætninger, i det nødvendige omfang for at opfylde målene i artikel 1.
3. De i artikel 1, stk. 2, omhandlede bestemmelser skal, hvis det er relevant, omfatte bestemmelser om udstedelse af alle typer pilotcertifikater og kategorier, der er omhandlet i Chicagokonventionen. De kan også omfatte bestemmelser om udstedelse af andre typer certifikater og kategorier.

AFDELING III

Flyveoperationer

Artikel 26

Væsentlige krav

Operation af de i artikel 2, stk. 1, litra b), omhandlede luftfartøjer skal opfylde de væsentlige krav i bilag V og, hvis det er relevant, bilag VII og VIII.

Artikel 27

Operatører

1. Operatører, der har hovedforretningssted i et område, hvor traktaterne finder anvendelse, og som udøver erhvervsmæssig lufttransport, certificeres, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 28 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 26. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles operatøren, og certifikatets omfang præciseres.

2. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til 28, certificeres operatører, der er etableret, har hjemsted eller hovedforretningssted i et område, hvor traktaterne finder anvendelse, og som foretager andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 28 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 26. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles operatøren, og certifikatets omfang præciseres.

Uanset første afsnit, og hvis dette er tilladt i medfør af de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 28, kan operatører, der er etableret, har hjemsted eller hovedforretningssted på en medlemsstats område, hvor traktaterne finder anvendelse, og som foretager andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport, afgive en erklæring om, at de har kvalifikationerne og midlerne til at varetage det ansvar, der er forbundet med den pågældende operation, i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 26.

3. Medlemsstaterne sørger for, at al operation af luftfartøjer, der udøves i det fælles europæiske luftrum af operatører, der er etableret, har hjemsted eller hovedforretningssted i et område, som traktaterne ikke finder anvendelse på, men for hvilket en medlemsstat i henhold til Chicagokonventionen varetager de funktioner og opgaver, der påhviler en operatørs hjemstat, samt det personale og de organisationer, der medvirker ved disse operationer, opfylder sikkerhedskrav, der giver samme sikkerhedsniveau som det, der fastlægges ved denne forordning.

Artikel 28

Delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser for operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk.1, litra b), vedrørende:
 - a) de specifikke betingelser for operation af luftfartøjer i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 26
 - b) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater som omhandlet i artikel 27, stk. 1 og 2, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves sådanne godkendelser, eller der kan gives tilladelse til afgivelse af erklæring, afhængigt af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
 - c) de rettigheder og det ansvar, der tildeles indehavere af certifikater som omhandlet i artikel 27, stk. 1 og 2, og operatører, der afgiver erklæringer i henhold til de nærmere bestemmelser, der er omhandlet i litra b)

- d) de krav vedrørende flyve- og tjenestetidsbegrænsninger samt hviletidsbestemmelser, som operatørerne i artikel 27, stk. 1 og 2, og deres flybesætninger skal opfylde
 - e) de supplerende krav, der er nødvendige for at sikre opfyldelsen af de i artikel 26 nævnte krav gældende for operatører, der er etableret, har hjemsted eller hovedforretningssted i et område, hvor traktaterne finder anvendelse, når nævnte operatører indgår code sharing-aftaler eller wet lease-aftaler med operatører, der er etableret, har hjemsted eller hovedforretningssted uden for nævnte område
 - f) de betingelser og procedurer, der er nødvendige for at sikre overholdelsen af de væsentlige krav i artikel 26 for så vidt angår de kompetente nationale myndigheders godkendelse af individuelle specifikationssystemer for flyvetid og agenturets afgivelse af udtalelser om nævnte systemer, jf. artikel 65, stk. 7
 - g) de betingelser, hvorunder der af sikkerhedshensyn nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for operationen af luftfartøjer.
2. For så vidt angår operation af de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at ændre eller supplere bilag V og i givet fald bilag VII og VIII, hvis dette er nødvendigt af tekniske eller operationelle årsager eller af hensyn til den videnskabelige udvikling eller udviklingen i de sikkerhedsaspekter, der vedrører flyveoperationer, i det nødvendige omfang for at opfylde målene i artikel 1.

AFDELING IV

Flyvepladser

Artikel 29

Væsentlige krav

Flyvepladser, flyvepladsudstyr, drift af flyvepladser og levering af groundhandling- og forpladstjenester på flyvepladser skal opfylde de væsentlige krav, der er fastsat i bilag VII, og i givet fald i bilag VIII.

Artikel 30

Certificering af flyvepladser

1. Flyvepladser certificeres, og der udstedes et certifikat. Ændringer til certifikatet certificeres også, og der udstedes et ændret certifikat.
- Certifikatet og det ændrede certifikat udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at flyvepladsen er i overensstemmelse med flyvepladscertificeringsgrundlaget i stk. 2, og at flyvepladsen ikke frembyder træk eller karakteristika, som gør den usikker at anvende.
- Certifikaterne dækker flyvepladsen og dens sikkerhedsrelaterede udstyr.
2. Certificeringsgrundlaget for en flyveplads består af følgende:
- a) de certificeringsspecifikationer, der er gældende for den pågældende type flyveplads
 - b) de bestemmelser, for hvilke et ligeværdigt sikkerhedsniveau er blevet accepteret

- c) de særlige detaljerede tekniske specifikationer, der er nødvendige, hvis konstruktionskarakteristikaene for en bestemt flyveplads eller erfaringerne med driften heraf betyder, at de i litra a) omhandlede specifikationer er utilstrækkelige eller uegnede til at sikre, at de væsentlige krav i artikel 29 er opfyldt.

Artikel 31

Sikkerhedskritisk flyvepladsudstyr

1. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 34, certificeres sikkerhedskritisk flyvepladsudstyr, der anvendes eller er bestemt til anvendelse på flyvepladser, der er omfattet af denne forordning, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at udstyret er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer, der er fastsat i henhold til artikel 34 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 29.

2. Uanset stk. 1, og hvis dette er tilladt i medfør af de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 34, kan organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af sikkerhedskritisk flyvepladsudstyr, afgive en erklæring om, at det pågældende sikkerhedskritiske udstyr opfylder de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 29.

Artikel 32

Organisationer

1. Organisationer, der er ansvarlige for drift af flyvepladser certificeres, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når den ansøgende organisation har godtgjort, at den overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 34 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 29.

Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles den certificerede organisation, og certifikatets omfang præciseres.

2. Organisationer, der er ansvarlige for levering af groundhandling- og forpladstjenester på flyvepladser, der er omfattet af denne forordning, afgiver erklæring om, at de har kvalifikationer og midlerne til i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 29, at varetage det ansvar, der er forbundet med leveringen af disse tjenester.

Artikel 33

Beskyttelse af flyvepladsers omgivelser

1. Medlemsstaterne træffer de fornødne foranstaltninger til at sikre, at flyvepladser på deres område beskyttes mod aktiviteter og anden udvikling i omgivelserne, der kan medføre uacceptable risici for luftfartøjer, der benytter flyvepladsen.
2. De i artikel 32, stk. 1, omhandlede organisationer skal overvåge aktiviteter og anden udvikling, der kan medføre uacceptable sikkerhedsrisici for luftfarten i omgivelserne omkring en flyveplads, hvis drift de har ansvaret for. De træffer de fornødne

foranstaltninger til at afbøde disse risici, for så vidt som dette er under deres kontrol, og hvis det ikke er tilfældet, underretter de de kompetente myndigheder i den medlemsstat, hvor flyvepladsen ligger, om disse risici.

Artikel 34

Delegerede beføjelser

1. For så vidt angår flyvepladser, sikkerhedskritisk flyvepladsudstyr, drift af flyvepladser og levering af groundhandling- og forpladstjenester på flyvepladser tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser vedrørende:
 - a) de specifikke betingelser for drift af flyvepladser i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 29
 - b) betingelserne for fastlæggelse af certificeringsgrundlaget for en flyveplads som omhandlet i artikel 30, stk. 2, og for underretning af ansøgeren herom med henblik på certificering i henhold til artikel 30, stk. 1
 - c) betingelserne for fastlæggelse af detaljerede specifikationer for sikkerhedskritisk flyvepladsudstyr og for underretning af ansøgeren herom med henblik på certificering i henhold til artikel 31, stk. 1
 - d) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af de i artikel 30 omhandlede flyvepladscertifikater, herunder driftsbegrænsninger, der skyldes flyvepladsens særlige konstruktion
 - e) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater for sikkerhedskritisk flyvepladsudstyr som omhandlet i artikel 31, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves sådanne certifikater, eller der kan gives tilladelse til afgivelse af erklæring, afhængigt af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
 - f) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af de i artikel 32, stk. 1, omhandlede certifikater.
 - g) de rettigheder og det ansvar, der tildeles indehavere af certifikater som omhandlet i artikel 30, artikel 31, stk. 1, og artikel 32, stk. 1, og organisationer, der afgiver erklæring i henhold til artikel 31, stk. 2
 - h) de betingelser og procedurer, der gælder, når organisationer, der leverer groundhandlingtjenester, og organisationer, der leverer forpladstjenester, afgiver erklæring i henhold til artikel 32, stk. 2
 - i) de rettigheder og det ansvar, der tildeles organisationer, der leverer groundhandlingtjenester, og organisationer, der leverer forpladstjenester, og som har afgivet erklæring i henhold til artikel 32, stk. 2
 - j) betingelserne for anerkendelse af certifikater til nationale flyvepladser, der er udstedt i henhold til medlemsstaternes nationale lovgivning, og ombytning til de flyvepladscertifikater, der er omhandlet i artikel 30, herunder foranstaltninger, der allerede er godkendt af de pågældende medlemsstater på grundlag af anmeldte forskelle sammenlignet med bilag 14 til Chicagokonventionen

- k) de betingelser, hvorunder der af sikkerhedshensyn nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for driften af flyvepladser eller aktiviteter, der udøves af de artikel 32, stk. 2, nævnte organisationer
 - l) betingelserne for agenturets og de kompetente nationale myndigheders udsendelse og formidling af de obligatoriske oplysninger, jf. artikel 65, stk. 6, med henblik på at beskytte sikkerheden i forbindelse med flyvepladsoperationer og -udstyr.
2. For så vidt angår flyvepladser, flyvepladsudstyr, drift af flyvepladser og levering af groundhandling- og forpladstjenester tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at ændre eller supplere bilag VII og i givet fald bilag VIII, hvis dette er nødvendigt af tekniske eller operationelle årsager eller af hensyn til den videnskabelige udvikling eller udviklingen i de sikkerhedsforhold, der vedrører flyvepladser, i det nødvendige omfang for at opfylde målene i artikel 1.

AFDELING V

ATM/ANS

Artikel 35

Væsentlige krav

Leveringen af ATM/ANS skal foregå i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er fastsat i bilag VIII, og i givet fald bilag VII.

Artikel 36

Leverandører af ATM/ANS

1. Leverandører af ATM/ANS certificeres, og der udstedes et certifikat.
- Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 35.
- Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles, og omfanget af de tjenester, der skal leveres, præciseres.
2. Uanset stk. 1, og hvis dette er tilladt i medfør af de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39, kan medlemsstaterne beslutte, at leverandører af flyveinformationstjenester kan afgive erklæring om, at de har kvalifikationerne og midlerne til at varetage det ansvar, der er forbundet med leveringen af disse tjenester, i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 35.
- I så fald underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen, agenturet og de øvrige medlemsstater om sin beslutning desangående. Meddelelsen offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, og agenturet registrerer den i det register, der er omhandlet i artikel 63.

Artikel 37

Organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter

1. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39, certificeres organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter, der har betydning for sikkerhed og interoperabilitet, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når den ansøgende organisation har godtgjort, at den overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 35.

Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles.

2. Uanset stk. 1, og hvis dette er tilladt i medfør af de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39, kan organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter, der har betydning for sikkerhed og interoperabilitet, afgive erklæring om, at de har kvalifikationerne og midlerne til at varetage det ansvar, der er forbundet med de pågældende aktiviteter, i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 35.

Artikel 38

ATM/ANS-systemer og -komponenter

1. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39, skal leverandører af ATM/ANS som omhandlet i artikel 36 afgive erklæring om, at de ATM/ANS-systemer og -komponenter, der har betydning for sikkerhed og interoperabilitet, og som skal sættes i drift af nævnte tjenesteleverandører, er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39 for at sikre overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 35.
2. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39, certificeres ATM/ANS-systemer og -komponenter, der har betydning for sikkerhed og interoperabilitet, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at systemerne og komponenterne er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 35.

Uanset stk. 1, og hvis dette er tilladt i medfør af de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39, kan organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter, der har betydning for sikkerhed og interoperabilitet, afgive erklæring om, at nævnte systemer og komponenter er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer, der er fastsat i henhold til artikel 39 for at sikre overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 35, og at systemerne og komponenterne er egnede.

Artikel 39

Delegerede beføjelser

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser for leveringen af ATM/ANS vedrørende:

- a) de specifikke betingelser for levering af ATM/ANS i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 35
 - b) betingelserne for fastlæggelse af detaljerede specifikationer for ATM/ANS-systemer og -komponenter og for underretning af ansøgeren herom med henblik på certificering i henhold til artikel 38, stk. 2
 - c) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater som omhandlet i artikel 36, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kan gives tilladelse til afgivelse af erklæringer i lyset af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
 - d) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater som omhandlet i artikel 37, stk. 1, og artikel 38, stk. 2, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves sådanne certifikater, eller der kan gives tilladelse til afgivelse af erklæring, afhængigt af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
 - e) de rettigheder og det ansvar, der tildeles indehavere af certifikater som omhandlet i artikel 36 og i givet fald artikel 37 og 38
 - f) de rettigheder og det ansvar, der tildeles organisationer, der afgiver erklæring i henhold til artikel 36, stk. 2, artikel 37, stk. 2, og artikel 38, stk. 2
 - g) de betingelser og procedurer, der gælder for ATM/ANS-leverandørers afgivelse af erklæring som omhandlet i artikel 38, stk. 1, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves sådanne erklæringer i lyset af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
 - h) de betingelser, hvorunder der af sikkerhedshensyn nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for leveringen af ATM/ANS
 - i) betingelserne for agenturets og de kompetente nationale myndigheders udsendelse og formidling af de obligatoriske oplysninger, jf. artikel 65, stk. 6, med henblik på at beskytte sikkerheden i forbindelse med levering af ATM/ANS
 - j) driftsreglerne for anvendelse af luftrummet og for de ATM/ANS-systemer og -komponenter, der er nødvendige for anvendelsen af luftrummet.
2. For så vidt angår leveringen af ATM/ANS tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at ændre eller supplere bilag VIII og i givet fald bilag VII, hvis dette er nødvendigt af tekniske eller operationelle årsager eller af hensyn til den videnskabelige udvikling eller udviklingen i de sikkerhedsaspekter, der vedrører ATM/ANS, i det nødvendige omfang for at opfylde målene i artikel 1.
3. Bestemmelserne i stk. 1 skal alt afhængig af tilfældet:
- a) være i overensstemmelse med ATM-masterplanen
 - b) udarbejdes på grundlag af de relevante bestemmelser i forordning (EU) nr. XXX/XXXX og indeholde en overgangsordning for at sikre, at certifikater udstedt i henhold til nævnte forordning fortsat er gyldige.

AFDELING VI

Flyveledere

Artikel 40

Væsentlige krav

Flyveledere og personer og organisationer, der varetager uddannelse, test, kontrol eller helbredsundersøgelser af flyveledere, samt syntetiske træningsanordninger skal opfylde de væsentlige krav i bilag VIII.

Artikel 41

Flyveledere

1. Flyveledere certificeres, og der udstedes et flyveledercertifikat og et helbredsbevis, der er relevant for den tjeneste, der skal leveres.
2. Det i stk. 1 nævnte flyveledercertifikat udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at han eller hun overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 44 med henblik på at sikre overholdelse af de i artikel 40 nævnte væsentlige krav til teoretisk viden, praktiske færdigheder, sprogkundskaber og erfaring.
3. Det i stk. 1 nævnte helbredsbevis udstedes på anmodning, når flyvelederen har godtgjort, at han eller hun overholder de bestemmelser, der er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 44 med henblik på at sikre overholdelse af de i artikel 40 nævnte væsentlige krav til helbredsmæssig egnethed.
4. Det præciseres i flyveledercertifikatet og helbredsbeviset, hvilke rettigheder der tildeles flyvelederen, og certifikatets og helbredsbevisets omfang præciseres.

Artikel 42

Flyvelederuddannelsesorganisationer, flyvelæger og flyvemedicinske centre

Organisationer, der varetager uddannelse af flyveledere, flyvelæger og flyvemedicinske centre certificeres, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 44 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 40.

Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles.

Artikel 43

Instruktører og eksaminatorer

Personer, der er ansvarlige for praktisk uddannelse eller bedømmelse af flyvelederes praktiske færdigheder certificeres, og der udstedes et certifikat.

Certifikatet udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at han eller hun overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 44 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 40.

Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der tildeles.

Artikel 44

Delegerede beføjelser

1. For så vidt angår flyveledere samt personer og organisationer, der varetager uddannelse, test, kontrol eller helbredsundersøgelse af flyveledere, tillægges Kommissionen beføjelser til i overensstemmelse med artikel 117 at vedtage delegerede retsakter med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser vedrørende:
 - a) de forskellige kategorier og påtegninger på flyveledercertifikater som omhandlet i artikel 41
 - b) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certificater, kategorier og påtegninger på flyveledercertifikater og helbredsbeviser som omhandlet i artikel 41 og certificater som omhandlet i artikel 42 og 43
 - c) de rettigheder og det ansvar, der påhviler indehavere af certificater, kategorier og påtegninger på certificater, helbredsbeviser og certificater som omhandlet i artikel 41 42 og 43
 - d) betingelserne for anerkendelse af nationale flyveledercertifikater og nationale helbredsbeviser, der er udstedt i henhold til medlemsstaternes lovgivning, og for ombytning af disse til flyveledercertifikater og helbredsbeviser som omhandlet i artikel 41
 - e) betingelserne for anerkendelse af flyveledercertifikater, der er udstedt i henhold til et tredjelandets lovgivning, med henblik på anvendelsen af artikel 57
 - f) de betingelser, hvorunder der af sikkerhedshensyn nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for uddannelse på arbejdsstedet
 - g) betingelserne for agenturets og de kompetente nationale myndigheders udsendelse og formidling af de obligatoriske oplysninger, jf. artikel 65, stk. 6, med henblik på at beskytte sikkerheden i forbindelse med uddannelse på arbejdsstedet.
2. For så vidt angår flyveledere og personer og organisationer, der varetager uddannelse, test, kontrol eller helbredsundersøgelse af flyveledere, og syntetiske træningsanordninger tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at ændre eller supplere bilag VIII, hvis dette er nødvendigt af tekniske eller operationelle årsager eller af hensyn til den videnskabelige udvikling eller udviklingen i de sikkerhedsaspekter, der vedrører uddannelsesorganisationer eller flyveledere, i det nødvendige omfang for at opfylde målene i artikel 1.

AFDELING VII

Ubemandede luftfartøjer

Artikel 45

Væsentlige krav til ubemandede luftfartøjer

Konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af ubemandede luftfartøjer, herunder motorer, propeller, dele og ikke-fastmonteret udstyr, samt det udstyr, der anvendes til fjernkontrol af disse luftfartøjer, skal opfylde de væsentlige krav i bilag IX.

Artikel 46

Ubemandede luftfartøjers opfyldelse af kravene

1. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 47 med henblik på at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau i overensstemmelse med principperne i artikel 4, stk. 2, certificeres konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af ubemandede luftfartøjer. Certifikaterne udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende overholder bestemmelserne i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 47 for at sikre overholdelse af de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 45. Det præciseres i certifikatet, hvilke sikkerhedsrelaterede begrænsninger, driftsbetingelser og rettigheder der gælder.
2. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 47 med henblik på at sikre et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau i overensstemmelse med principperne i artikel 4, stk. 2, afgives der erklæring om ubemandede luftfartøjers konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation. Erklæringen afgives, når de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 45, og de dertil knyttede nærmere bestemmelser, der er fastsat i henhold til artikel 47 med henblik på at sikre overholdelse af de væsentlige krav, er opfyldt.
3. Hvis dette er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 47, finder kapitel IV og V i denne forordning ikke anvendelse på de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 45 og de dertil knyttede nærmere bestemmelser, der er fastsat i henhold til artikel 47 med henblik på at sikre overholdelse af de væsentlige krav, hvis der kan opnås et tilstrækkeligt sikkerhedsniveau uden at anvende nævnte kapitler. I sådanne tilfælde udgør nævnte krav og bestemmelser "Fællesskabets harmoniseringslovgivning" som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 765/2008 af 9. juli 2008 om kravene til akkreditering og markedsovervågning i forbindelse med markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 339/93 og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 768/2008/EF af 9. juli 2008 om fælles rammer for markedsføring af produkter og om ophævelse af Rådets afgørelse 93/465/EØF.

Artikel 47

Delegerede beføjelser

1. For så vidt angår konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af ubemandede luftfartøjer, herunder motorer, propeller, dele, ikke-fastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af disse luftfartøjer, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser vedrørende:
 - a) betingelserne og procedurerne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater for ubemandede luftfartøjers konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation som omhandlet i artikel 46, stk. 1 og 2, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves sådanne certifikater, eller der kan gives tilladelse til afgivelse af erklæring, afhængigt af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko
 - b) de betingelser, hvorunder et ubemandet luftfartøjs operatør skal forlade sig på de certifikater og erklæringer, der er udstedt eller afgivet i henhold til afdeling I, II, III og VIII, og de procedurer, der gælder i denne forbindelse

- c) de betingelser, hvorunder med henblik på artikel 46, stk. 3 kravene vedrørende konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af ubemandede luftfartøjer, herunder motorer, propeller, dele, ikke-fastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af disse luftfartøjer, ikke er omfattet af kapitel IV og V i denne forordning
 - d) de rettigheder og det ansvar, der tildeles indehavere af certifikater og operatører, der har afgivet erklæring
 - e) mærkning og identifikation af ubemandede luftfartøjer
 - f) de betingelser, hvorunder der af sikkerhedshensyn nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for operationen af ubemandede luftfartøjer
2. For så vidt angår konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og operation af ubemandede luftfartøjer, herunder motorer, propeller, dele, ikke-fastmonteret udstyr og udstyr til fjernkontrol af disse luftfartøjer, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at ændre eller supplere bilag IX og i givet fald bilag III, hvis dette er nødvendigt af tekniske eller operationelle årsager eller af hensyn til den videnskabelige udvikling eller udviklingen i de sikkerhedsaspekter, der vedrører flyveoperationer, i det nødvendige omfang for at opfylde målene i artikel 1.

AFDELING VIII

Luftfartøjer, som en tredjelandsoperatør anvender til, i eller fra Unionen

Artikel 48

Gældende bestemmelser

De luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra c), samt deres flybesætninger og de operationer, der udføres hermed, skal overholde gældende ICAO-standarter. Findes sådanne standarder ikke, skal disse luftfartøjer samt deres flybesætninger og de operationer, der udføres hermed, overholde de væsentlige krav, der er fastsat i bilag II, IV, V og i givet fald bilag VIII, forudsat at disse krav ikke strider mod tredjelandes rettigheder i henhold til internationale konventioner.

Artikel 49

Overensstemmelse

1. Operation af luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra c), til erhvervsmæssig lufttransport certificeres, og der udstedes en godkendelse.
- Godkendelsen udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende har kvalifikationerne og midlerne til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af nævnte luftfartøj i overensstemmelse med de krav, der er omhandlet i artikel 48.
- Det præciseres i godkendelsen, hvilke rettigheder der tildeles operatøren, og godkendelsens omfang præciseres.
2. Hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 50, certificeres operation af luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra

c), når der er tale om andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport, og der udstedes en godkendelse.

Godkendelsen udstedes på anmodning, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende har kvalifikationer og midlerne til at varetage det ansvar, der er forbundet med operationen af nævnte luftfartøj i overensstemmelse med de krav, der er omhandlet i artikel 48.

Det præciseres i godkendelsen, hvilke rettigheder der tildeles operatøren, og godkendelsens omfang præciseres.

Uanset første afsnit, og hvis dette er tilladt i medfør af de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 50, kan operatører af de i artikel 2, stk. 1, litra c), omhandlede luftfartøjer, der foretager andre operationer end erhvervsmæssig lufttransport, afgive en erklæring om, at de har kvalifikationer og midlerne til at varetage det ansvar, der er forbundet med operation af det pågældende luftfartøj, i overensstemmelse med de væsentlige krav, der er nævnt i artikel 48.

3. De godkendelser og erklæringer, der er omhandlet i stk. 1 og 2, kræves kun for operation af luftfartøjerne til, i eller fra et område, som traktaterne finder anvendelse på, bortset fra operation af luftfartøjer, der alene indebærer overflyvning af nævnte område.

Artikel 50

Delegerede beføjelser

1. For så vidt angår de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 2, stk.1, litra c), samt deres flybesætninger og de operationer, der udføres hermed, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser vedrørende:
 - a) godkendelse af luftfartøjer, som der ikke findes noget ICAO-standardluftdygtighedsbevis for, eller godkendelse af piloter, som ikke har et ICAO-standardcertifikat, til at operere til, i eller fra et område, som traktaterne finder anvendelse på
 - b) de specifikke betingelser for operation af luftfartøjer i overensstemmelse med artikel 48
 - c) alternative betingelser for tilfælde, hvor det ikke er muligt at overholde de standarder og krav, der er nævnt i artikel 48, eller hvor overholdelse af disse ville kræve en uforholdsmæssig indsats fra operatørens side, idet det dog sikres, at målene for de pågældende standarder og krav opfyldes
 - d) betingelserne for udstedelse, opretholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af godkendelser som omhandlet i artikel 49, herunder de betingelser, der finder anvendelse i situationer, hvor der med henblik på opfyldelsen af målene i artikel 1 kræves sådanne godkendelser, eller der kan gives tilladelse til afgivelse af erklæring afhængigt af den pågældende aktivitets art og den dertil knyttede risiko. Der skal i betingelserne tages højde for godkendelser, der er udstedt af operatørens registreringsstat, og de må ikke anfægte forordning (EF) nr. 2111/2005 og gennemførelsesbestemmelserne dertil

- e) de rettigheder og det ansvar, der tildeles indehavere af godkendelser som omhandlet i artikel 49, stk. 1 og 2, og, hvis relevant operatører, der afgiver erklæringer i overensstemmelse med artikel 49, stk. 2
 - f) de betingelser, hvorunder der af sikkerhedshensyn nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for operation af de i artikel 2, stk. 1, litra c), nævnte luftfartøjer.
2. Kommissionen skal i forbindelse med vedtagelsen af bestemmelser som omhandlet i stk. 1 navnlig sikre, at:
- a) der i relevant omfang gøres brug af ICAO's anbefalede praksis og retningslinjer
 - b) ingen krav går ud over det, der i henhold til denne forordning kræves af luftfartøjer som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i), og af sådanne luftfartøjers flybesætninger og operatører
 - c) proceduren for opnåelse af de godkendelser, der er omhandlet i artikel 49, stk. 1 og 2, er enkel, forholdsmæssigt afpasset, effektiv og omkostningseffektiv og giver mulighed for at dokumentere opfyldelse af kravene på en måde, som står i et rimeligt forhold til operationernes kompleksitet og den risiko, der er forbundet hermed. Kommissionen sørger navnlig for, at der tages behørigt hensyn til:
 - i) resultaterne af ICAO's program for vurdering af det almindelige sikkerhedstilsyn (Universal Safety Oversight Audit Programme)
 - ii) oplysninger indsamlet inden for rammerne af rampeinspektionsprogrammer, der er oprettet i henhold til delegerede retsakter vedtaget i henhold til artikel 51, stk. 10
 - iii) andre anerkendte oplysninger om sikkerhedsaspekter i forbindelse med den pågældende operatør
 - iv) godkendelser udstedt i henhold til et tredjelandets lovgivning
 - d) aspekter vedrørende ATM/ANS.

KAPITEL IV

ET FÆLLES SYSTEM FOR CERTIFICERING, TILSYN OG HÅNDHÆVELSE

Artikel 51

Certificering, tilsyn og håndhævelse

1. Medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet samarbejder inden for rammerne af et fælles europæisk luftfartssikkerhedssystem for at sikre overholdelse af denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf.
2. Agenturet og de kompetente nationale myndigheder skal i henhold til denne forordning for at sikre overholdelse af forordningens bestemmelser og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages på grundlag heraf:
 - a) modtage og behandle ansøgninger, de har fået tilsendt, udstede og, hvis relevant, forny certifikater og tage imod erklæringer, der er afgivet til dem, jf. kapitel III

- b) føre tilsyn med indehavere af certifikater, juridiske og fysiske personer, der har afgivet erklæring, materiel, dele, udstyr, ATM/ANS-systemer, ATM/ANS-komponenter, flyvesimulatortræningsanordninger og flyvepladser, der er omfattet af kapitel III
 - c) foretage de undersøgelser, inspektioner, revisioner og andre overvågningsaktiviteter, der er nødvendige for at afdække tilfælde, hvor de personer, der er omhandlet i litra b), eventuelt ikke overholder kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, og som de er omfattet af
 - d) træffe alle de nødvendige håndhævelsesforanstaltninger, herunder ændre, suspendere eller tilbagekalde certifikater, som de har udstedt, udstede startforbud for luftfartøjer og pålægge sanktioner med det formål at bringe manglende overholdelse til ophør.
3. Ansvaret for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i stk. 2, fordeles i overensstemmelse med følgende bestemmelser.
- Agenturet er ansvarligt for de opgaver, der er tildelt det i henhold til artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 og 70.
- De kompetente nationale myndigheder i den medlemsstat, hvor flyvepladsen ligger, er ansvarlige for de opgaver vedrørende certifikatet til flyvepladser som omhandlet i artikel 30, stk. 1, og certifikatet til organisationer, der er ansvarlige drift af en flyveplads, som omhandlet i artikel 32, stk. 1. Certifikatet til organisationer, der er ansvarlige for drift af en flyveplads, kan enten kombineres med et flyvepladscertifikat eller udstedes separat.
- I alle andre tilfælde ligger ansvaret for disse opgaver hos de kompetente nationale myndigheder i den medlemsstat, hvor den fysiske person, som ansøger om certifikatet eller afgiver erklæring, har bopæl, eller hvis der er tale om juridiske personer, hos den medlemsstat, hvor denne person er etableret, medmindre andet er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 10.
- Hvis dette midlertid er fastsat i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 14:
- a) er flyvelæger, flyvemedicinske centre og alment praktiserende læger ansvarlige for udstedelse af helbredsbeviser til piloter som omhandlet i artikel 20, stk. 3, og helbredsbeviser til flyveledere som omhandlet i artikel 41, stk. 1
 - b) er organisationer, der uddanner piloter og kabinebesætninger, og som har fået udstedt en godkendelse i henhold til artikel 22, og operatører, som har fået udstedt et certifikat i henhold til artikel 27, ansvarlige for udstedelse af beviser til kabinebesætningsmedlemmer som omhandlet i artikel 21.
4. Agenturets og de kompetente nationale myndigheders tilsyn skal ske kontinuerligt på grundlag af de prioriteter, der er fastlagt i lyset af risikoen for den civile luftfart.
5. Agenturet forvalter og anvender de værktøjer og procedurer, der er nødvendige for indsamling, udveksling og analyse af sikkerhedsrelaterede oplysninger, der er indsamlet inden for rammerne af rampeinspektionsprogrammer, der er oprettet i henhold til delegerede retsakter vedtaget i henhold til stk. 10.
6. For at gøre det lettere at varetage certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaverne udveksler Kommissionen, agenturet og de kompetente nationale myndigheder oplysninger, også om potentielle eller konstaterede overtrædelser.

7. Agenturet arbejder for en fælles forståelse og anvendelse af kravene i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, ved bl.a. i samarbejde med de kompetente nationale myndigheder at udarbejde det vejledende materiale, der er omhandlet i artikel 65, stk. 3.
8. Enhver juridisk eller fysisk person, der er omfattet af denne forordning, har ret til at gøre agenturet opmærksomt på eventuelle forskelle i medlemsstaternes anvendelse af reglerne. Hvis sådanne forskelle udgør en alvorlig hindring for disse personers udøvelse af deres virksomhed eller på anden måde fører til alvorlige vanskeligheder, samarbejder agenturet og den berørte medlemsstats kompetente nationale myndigheder om hurtigst muligt at udligne disse forskelle. Hvis forskellene ikke kan udlignes, forelægger agenturet spørgsmålet for Kommissionen.
9. Agenturet og de kompetente nationale myndigheder træffer de fornødne foranstaltninger til at skabe større opmærksomhed om den civile luftfarts sikkerhed og formidler sikkerhedsrelaterede oplysninger, der er relevante for forebyggelse af havarier og hændelser.
10. For så vidt angår agenturets og de kompetente nationale myndigheders certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver i henhold til denne forordning tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at vedtage de nærmere bestemmelser vedrørende:
 - a) betingelserne for agenturets og de kompetente nationale myndigheders indsamling, udveksling og formidling af oplysninger med henblik på varetagelsen af deres opgaver
 - b) betingelserne for udførelsen af de certificerings-, undersøgelses-, inspektions- og revisionsaktiviteter og andre overvågningsaktiviteter, der er nødvendige for at sikre et effektivt tilsyn med juridiske og fysiske personer, materiel, dele, udstyr, ATM/ANS-systemer, ATM/ANS-komponenter, flyvesimulatortræningsanordninger og flyvepladser, der er omfattet af denne forordning
 - c) kravene til inspektørers og uddannelsesorganisationers kvalifikationer
 - d) betingelserne for udførelse af rampeinspektioner og for udstedelse af startforbud, når luftfartøjet, dets operatør eller flybesætning ikke overholder kravene i denne forordning eller de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil
 - e) kravene til agenturets og de kompetente nationale myndigheders forvaltningssystemer, som anvendes til certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver
 - f) med henblik på stk. 3, betingelserne for overdragelse af ansvaret til de kompetente nationale myndigheder, således at der sikres en effektiv varetagelse af certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaverne
 - g) med henblik på stk. 3, betingelserne for overdragelse af ansvaret til flyvelæger og flyvemedicinske centre med henblik på udstedelse af helbredsbeviser til piloter og flyveledere samt de betingelser, hvorunder alment praktiserende læger overdrages sådant ansvar, således at der sikres en effektiv varetagelse af opgaverne vedrørende helbredsgodkendelse af piloter og flyveledere
 - h) med henblik på stk. 3, betingelserne for overdragelse af ansvaret til organisationer, der uddanner piloter og kabinebesætninger med henblik på udstedelse af beviser til kabinebesætningsmedlemmer, således at der sikres en effektiv varetagelse af opgaverne vedrørende certificering af kabinebesætninger.

Artikel 52

Europæiske luftfartsinspektører

1. Agenturet opretter i samarbejde med de kompetente nationale myndigheder en mekanisme for pooling og deling af inspektører og andet personale, der har relevant ekspertise med henblik på de certificerings- og tilsynsopgaver, der skal varetages i henhold til denne forordning. Agenturet fastlægger i dette øjemed, hvilke kvalifikationer og erfaringsprofiler der kræves, og underretter de kompetente nationale myndigheder herom, og myndighederne udpeger på grundlag heraf, og under forudsætning af, at sådanne findes, egnede kandidater til deltagelse i pooling- og delingsmekanismen med henblik på varetagelse af rollen som europæisk luftfartsinspektør.
2. Agenturet og de enkelte kompetente nationale myndigheder kan anmode de europæiske luftfartsinspektører om assistance til at varetage tilsyns- og certificeringsopgaver. Agenturet koordinerer disse anmodninger og udarbejder passende procedurer med henblik herpå efter høring af de kompetente nationale myndigheder.
3. De europæiske luftfartsinspektører udfører tilsyn og certificering efter instruks fra og under agenturets kontrol og ansvar eller efter instruks fra de kompetente nationale myndigheder, der har anmodet om assistance, og under deres kontrol og ansvar.
4. Omkostningerne i forbindelse med assistancen fra de europæiske luftfartsinspektører, der er udpeget af de kompetente nationale myndigheder, dækkes af gebyrer. Agenturet fakturerer på vegne af de kompetente nationale myndigheder, der har afholdt omkostningerne, den juridiske eller fysiske person, som var genstand for inspektørernes certificering og tilsyn, for omkostningerne. Agenturet overfører det beløb, som det har opkrævet fra nævnte person, til de berørte kompetente nationale myndigheder.
5. For så vidt angår den poolings- og delingsmekanisme, der er omhandlet i stk. 1, tillægges Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 med henblik på at fastsætte de nærmere bestemmelser vedrørende:
 - a) agenturets rettigheder og forpligtelser og de rettigheder og forpligtelser, der påhviler de kompetente nationale myndigheder, der anmoder om, modtager eller yder assistance gennem nævnte mekanisme
 - b) godkendelse af og de regler, der gælder for europæiske luftfartsinspektører, når de yder sådan assistance
 - c) fastsættelse og opkrævning af de gebyrer, der er nævnt i stk. 4.

Artikel 53

Overdragelse af ansvar

1. Medlemsstaterne kan overdrage agenturet ansvaret for certificering, tilsyn og håndhævelse vedrørende enhver eller alle de organisationer, operatører, personalegrupper, luftfartøjer, flyvesimulatoranordninger eller flyvepladser, som den pågældende medlemsstat er ansvarlig for i henhold til denne forordning.

Overdrages ansvaret, betragtes agenturet som den kompetente myndighed for så vidt angår det overdragne ansvar, og den berørte medlemsstat fritages herfor. Agenturets udøvelse af ansvaret er omfattet af bestemmelserne i kapitel IV og V.

2. De enkelte medlemsstater kan efter aftale overdrage en anden medlemsstat ansvaret for certificering, tilsyn og håndhævelse vedrørende enhver eller alle de organisationer, operatører, personalegrupper, luftfartøjer, flyvesimulatoranordninger eller flyvepladser, som de er ansvarlige for i henhold til denne forordning.

Overdrages ansvaret, betragtes den kompetente myndighed i den medlemsstat, som ansvaret overdrages til, som den kompetente myndighed for så vidt angår det overdragne ansvar, og den medlemsstat, der overdrager ansvaret, fritages herfor.

Udøvelsen af dette ansvar er omfattet af bestemmelserne i kapitel II og IV og artikel 120 og 121 samt de relevante nationale bestemmelser i den medlemsstat, som ansvaret overdrages til.

3. Agenturet eller medlemsstaten alt efter tilfældet må først godkende den ansvarsoverdragelse, der er omhandlet i stk. 1 og 2, når det eller den har sikres sig, at det eller den kan udøve det ansvar, der er overdraget, effektivt i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.
4. Når en medlemsstat har til hensigt at overdrage ansvar i henhold til stk. 1 eller 2, fastlægger den i fællesskab med agenturet eller den anden medlemsstat alt efter, hvad der er relevant, en overgangsplan, som sikrer en regelret overdragelse af ansvaret. Den juridiske eller fysiske person, der er berørt af ansvarsoverdragelsen, eller agenturet, hvis der er tale om overdragelse i henhold til stk. 2, høres om overdragelsen, før den gennemføres.

Agenturet og den eller i givet fald de berørte medlemsstater sikrer sig, at ansvarsoverdragelsen foregår i henhold til overgangsplanen.

5. Agenturet gør en liste over de medlemsstater, der har overdraget ansvar i henhold til denne artikel, tilgængelig ved hjælp af det register, der er oprettet efter artikel 63. Listen skal omfatte nærmere oplysninger om det ansvar, der er overdraget, således at det er muligt tydeligt at fastlægge, hvem der har ansvaret efter overdragelsen, og hvilke organisationer, operatører, personalegrupper, luftfartøjer, flyvesimulatoranordning eller luftfartøjer der er berørt af ansvarsoverdragelsen.

Agenturet tager hensyn til ansvarsoverdragelsen, når det udfører inspektioner og andre overvågningsaktiviteter i henhold til artikel 73.

6. Denne artikel berører ikke medlemsstaternes rettigheder og ansvar i henhold til Chicagokonventionen. Når en medlemsstat overdrager et ansvar i henhold til denne artikel, som det er blevet pålagt i henhold til Chicagokonventionen, meddeler den ICAO den kendsgerning, at agenturet eller en anden medlemsstat fungerer som bemyndiget repræsentant med hensyn til opfyldelse af dens forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen.

Artikel 54

Organisationer, der udøver virksomhed i flere lande

1. En organisation kan uanset artikel 51, stk. 3, anmode agenturet om at fungere som kompetent myndighed med ansvar for certificering, tilsyn og håndhævelse

vedrørende den pågældende organisation, hvis organisationen er i besiddelse af et certifikat udstedt i henhold til kapitel III, eller er berettiget til at stille sin ansøgning om et sådant certifikat til de kompetente nationale myndigheder i en medlemsstat, men har eller har til hensigt at have omfattende faciliteter og personale, som er omfattet af nævnte certifikat, i en eller flere andre medlemsstater.

En sådan anmodning kan også fremsættes af to eller flere organisationer, som hver især har sit hovedforretningssted i en forskellig medlemsstat, og som hver især er i besiddelse af eller er berettiget til at anmode om et certifikat i henhold til kapitel III for samme type luftfartsaktivitet.

Fremsætter de i første og andet afsnit nævnte organisationer en sådan anmodning, underretter de de kompetente nationale myndigheder i den medlemsstat, hvor de har deres hovedforretningssted, herom.

2. Finder agenturet, at det kan udøve det ansvar for certificering, tilsyn og håndhævelse, som de er anmodet om overdragelse af, effektivt og i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil, fastlægger det i samarbejde med den eller de berørte medlemsstat(er) en overgangsplan, som sikrer en regelret overdragelse af ansvaret. De organisationer, der har anmodet om overdragelsen, høres om overgangsplanen, før den iværksættes.

Agenturet og den eller i givet fald de berørte medlemsstater sikrer sig, at ansvarsoverdragelsen foregår i henhold til overgangsplanen.

3. Overdrages ansvaret i henhold til stk. 1 og 2, betragtes agenturet som den kompetente myndighed for så vidt angår det overdragne ansvar, og den eller de berørte medlemsstat(er) fritages herfor. Agenturets udøvelse af ansvaret er omfattet af bestemmelserne i kapitel IV og V.
4. Artikel 53, stk. 5 og 6 finder anvendelse på enhver overdragelse af ansvar i henhold til denne artikel.

Artikel 55

Nødtilsynsmekanisme

1. Agenturet henstiller til en medlemsstat om at overdrage ansvar som omhandlet i artikel 53, hvis samtlige nedenstående betingelser er opfyldt/forhold gør sig gældende:
 - a) resultaterne af inspektioner og andre overvågningsaktiviteter, som agenturet har udført i overensstemmelse med artikel 73, viser at en medlemsstat har alvorlige og vedvarende problemer med på effektiv vis at udføre nogle af eller alle sine certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver i henhold til denne forordning
 - b) Kommissionen har bedt den pågældende medlemsstat om af afhjælpe mangler, der er konstateret i overensstemmelse med litra a)
 - c) medlemsstaten har ikke afhjulpet manglerne på en tilfredsstillende måde, og situationen som følge heraf undergraver den civile luftfarts sikkerhed.
2. Hvis den berørte medlemsstat enten ikke har fulgt agenturets henstilling eller afhjulpet manglerne inden for en frist på 3 måneder fra datoen for henstillingen, kan Kommissionen, hvis den mener, at betingelserne i stk. 1 er opfyldt, træffe afgørelse om, at ansvaret for certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaverne midlertidigt

overdrages til agenturet. Afgørelsen træffes ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, som vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2. I behørigt begrundede særligt hastende tilfælde vedrørende luftfartssikkerheden vedtager Kommissionen umiddelbart gældende gennemførelsesretsakter efter proceduren i artikel 116, stk. 4.

3. Fra den dato, hvor den i stk. 2 omhandlede gennemførelsesretsakt får virkning, vurderer agenturet regelmæssigt, om betingelsen i stk. 1, litra c), fortsat er opfyldt. Finder agenturet, at betingelsen ikke længere er opfyldt, retter det henstilling til Kommissionen om at bringe den midlertidige ansvarsoverdragelse til ophør.
4. Finder Kommissionen under hensyntagen til henstillingen, at betingelsen i stk. 1, litra c), ikke længere er opfyldt, træffer den afgørelse om at bringe den midlertidige overdragelse af ansvaret til agenturet til ophør.

Afgørelsen træffes ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, som vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2. I behørigt begrundede særligt hastende tilfælde vedrørende luftfartssikkerheden vedtager Kommissionen umiddelbart gældende gennemførelsesretsakter efter proceduren i artikel 116, stk. 4.

5. Overdrages ansvaret i henhold til stk. 1 og 2, betragtes agenturet som den kompetente myndighed for så vidt angår det overdragne ansvar, og den berørte medlemsstat fritages herfor. Agenturets udøvelse af ansvaret er omfattet af bestemmelserne i kapitel IV og V.
6. Artikel 53, stk. 5 og 6 finder anvendelse på enhver overdragelse af ansvar i henhold til denne artikel. Agenturet registrerer også gennemførelsesretsakter som omhandlet i stk. 2 og 4 i det register, der er oprettet i henhold til artikel 63.

Artikel 56

Certifikater og erklærings gyldighed

1. Certifikater, der er udstedt, og erklæringer, der er afgivet i henhold til denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, er gyldige i alle medlemsstater uden yderligere krav eller vurderinger.
2. Finder Kommissionen, at en juridisk eller fysisk person, som har fået udstedt et certifikat, eller som har afgivet en erklæring, ikke længere opfylder de gældende krav i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, skal Kommissionen efter henstilling fra agenturet pålægge den medlemsstat, der er ansvarlig for tilsynet med den pågældende person, at træffe passende korrigerende foranstaltninger og beskyttelsesforanstaltninger, bl.a. ved at begrænse eller suspendere certifikatet.

Afgørelsen træffes ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, som vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2. I behørigt begrundede særligt hastende tilfælde vedrørende luftfartssikkerheden vedtager Kommissionen umiddelbart gældende gennemførelsesretsakter efter proceduren i artikel 116, stk. 4.

Fra den dato, hvor gennemførelsesafgørelsen får virkning, har det pågældende certifikat eller den pågældende erklæring, uanset stk. 1, ikke længere gyldighed i alle medlemsstaterne.

3. Konstaterer Kommissionen, at den i stk. 2 omhandlede medlemsstat har truffet passende korrigerende foranstaltninger og beskyttelsesforanstaltninger, træffer den

efter henstilling fra agenturet afgørelse om, at det pågældende certifikat eller den pågældende erklæring igen har gyldighed i alle medlemsstaterne, jf. stk. 1. Afgørelsen træffes ved hjælp af en gennemførelsesretsakt, som vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2. I behørigt begrundede særligt hastende tilfælde vedrørende luftfartssikkerheden vedtager Kommissionen umiddelbart gældende gennemførelsesretsakter efter proceduren i artikel 116, stk. 4.

4. Denne artikel berører ikke forordning (EF) nr. 2111/2005.

Artikel 57

Anerkendelse af tredjelandes certificering

Agenturet og de kompetente nationale myndigheder kan enten udstede de certifikater, der er fastsat bestemmelser om i denne forordning eller i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget med hjemmel heri, på grundlag af certifikater, der er udstedt i overensstemmelse med et tredjelandes lovgivning, eller anerkende certifikater og anden relevant dokumentation, der viser, at reglerne for civil luftfart overholdes, og som er udstedt i overensstemmelse med et tredjelandes lovgivning, hvis denne mulighed er tilladt i henhold til:

- a) internationale aftaler vedrørende anerkendelse af certifikater, som Unionen har indgået med et tredjeland, eller
- b) de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, stk. 1, litra l), artikel 25, stk. 1, litra f), og artikel 44, stk. 1, litra e).

Artikel 58

Kvalificerede organer

1. Agenturet og de kompetente nationale myndigheder kan delegere deres certificerings- og tilsynsopgaver i henhold til denne forordning, til kvalificerede organer, der er godkendt og som sådan anses for at opfylde kriterierne i bilag VI. Agenturet og de kompetente nationale myndigheder, som gør brug af kvalificerede organer, opretter en ordning for godkendelse af kvalificerede organer og for vurdering af deres opfyldelse af nævnte kriterier, både på godkendelsestidspunktet og kontinuerligt derefter.

Et kvalificeret organ godkendes enten individuelt af agenturet eller en kompetent national myndighed eller af to eller flere kompetente nationale myndigheder i fællesskab eller af agenturet og en eller flere kompetente nationale myndigheder.

2. Agenturet eller den eller i givet fald de kompetente nationale myndighed(er) skal kalde deres godkendelse af det kvalificerede organ tilbage eller suspendere den, hvis organet ikke længere opfylder kriterierne i bilag VI.
3. Agenturet eller den eller de kompetente nationale myndighed(er), der godkender et kvalificeret organ, kan give det beføjelse til at udstede, ændre, suspendere og tilbagekalde certifikater, eller til at modtage erklæringer på vegne af agenturet eller den kompetente nationale myndighed. Denne beføjelse indgår i godkendelsens omfang.
4. Agenturet og de kompetente nationale myndigheder anerkender uden yderligere tekniske krav eller vurderinger godkendelser af kvalificerede organer, som agenturet og andre kompetente nationale myndigheder har givet i henhold til stk. 1.

Agenturet og de kompetente nationale myndigheder er dog ikke forpligtet til at anvende det fulde omfang af den godkendelse, som en anden kompetent myndighed eller agenturet har givet, eller til at anerkende beføjelser, som en anden kompetent national myndighed eller agenturet har tildelt et kvalificeret organ i henhold til stk. 3.

5. Agenturet og de kompetente nationale myndigheder udveksler oplysninger om de godkendelser, der henholdsvis er givet, suspenderet eller tilbagekaldt. Agenturet gør oplysningerne tilgængelige ved hjælp af det register, der er omhandlet i artikel 63.

Artikel 59

Beskyttelsesbestemmelser

1. Denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, er ikke til hinder for, at en medlemsstat reagerer omgående på et problem, der vedrører den civile luftfarts sikkerhed, hvis samtlige nedenstående betingelser er opfyldt:
 - a) problemet indebærer en alvorlig risiko for luftfartssikkerheden, og der kræves omgående handling fra medlemsstatens side for at løse det
 - b) det er ikke muligt for medlemsstaten at løse problemet tilfredsstillende i overensstemmelse med denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold hertil
 - c) de foranstaltninger, der træffes, står i et rimeligt forhold til problemets alvor.

I så fald underretter den pågældende medlemsstat straks Kommissionen, agenturet og de øvrige medlemsstater ved hjælp af det register, der er oprettet i henhold til artikel 63, om de foranstaltninger, der er truffet og begrundelsen herfor.

2. Hvis de foranstaltninger, der er nævnt i artikel 1, varer længere end otte på hinanden følgende måneder, eller hvis en medlemsstat har truffet de samme foranstaltninger flere gange, og deres samlede varighed overstiger otte måneder, skal agenturet vurdere, om betingelserne i stk. 1 er opfyldt, og senest tre måneder efter datoen for modtagelsen af den i stk. 1 nævnte meddelelse, afgive henstilling til Kommissionen om resultatet af vurderingen. Agenturet registrerer henstillingen i det register, der er oprettet i henhold til artikel 63.

I så fald vurderer Kommissionen under hensyn til henstillingen, om betingelserne er opfyldt. Finder Kommissionen, at betingelserne ikke er opfyldt, eller er den uenig i konklusionerne af agenturets vurdering, vedtager den senest tre måneder efter datoen for modtagelsen af henstillingen en gennemførelsesretsakt desangående, som offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* og registreres i det register, der er oprettet i henhold til artikel 63.

Den berørte medlemsstat bringer de foranstaltninger, den har iværksat i henhold til stk. 1, til ophør, straks den har modtaget meddelelse om gennemførelsesretsakten.

3. Når agenturet har modtaget den i stk. 1 nævnte meddelelse, vurderer det ligeledes hurtigst muligt, om det kan løse det problem, som medlemsstaten har konstateret, ved at træffe de afgørelser, der er nævnt i artikel 65, stk. 4, første afsnit, således at medlemsstaternes foranstaltninger ikke længere er nødvendige. Mener agenturet, at problemet kan løses på denne måde, træffer det den relevante afgørelse med henblik herpå. Mener agenturet ikke, at det kan løse problemet på denne måde, afgiver det

henstilling til Kommissionen om de ændringer af de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning, som det finder nødvendige med henblik på anvendelsen af stk. 1.

4. Hvis det er nødvendigt med henblik på anvendelsen af stk. 1, overvejer Kommissionen straks og under hensyntagen til agenturets henstilling, om der skal foretages ændringer i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 18, stk. 1, artikel 25, stk. 1, artikel 28, stk. 1, artikel 34, stk. 1, artikel 39, stk. 1, artikel 44, stk. 1, artikel 47, stk. 1, og artikel 50, stk. 1.

Artikel 60

Fleksibilitetsbestemmelser

1. Medlemsstaterne kan indrømme enhver fysisk eller juridisk person, der er omfattet af denne forordning, fritagelse fra de krav, der gælder for den pågældende person i henhold til kapitel III, bortset fra de væsentlige krav, der er fastsat i nævnte bestemmelser, eller som gælder for den pågældende person i henhold til de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag af nævnte bestemmelser, i tilfælde, hvor disse personer er stødt på hastende uforudsete problemer eller har hastende operationelle behov, når samtlige nedenstående betingelser er opfyldt:

- a) det er ikke muligt at løse problemerne eller dække behovene på tilfredsstillende vis i overensstemmelse med de gældende krav
- b) der sikres et acceptabelt niveau for sikkerhed og miljøbeskyttelse, og det sikres, at de væsentlige krav overholdes, om nødvendigt ved hjælp af risikobegrænsende foranstaltninger
- c) den berørte medlemsstat har truffet foranstaltninger til at begrænse en eventuel markedsforvridning som følge af fritagelsen mest muligt og
- d) fritagelsen er begrænset til det omfang og den varighed, der er strengt nødvendig, og anvendes på en ikke-diskriminerende måde.

I så fald underretter den berørte medlemsstat straks Kommissionen, agenturet og de øvrige medlemsstater ved hjælp af det register, der er oprettet i henhold til artikel 63, om den fritagelse, der er indrømmet, begrundelsen for at indrømme den og, hvis relevant, de fornødne risikobegrænsende foranstaltninger, der er truffet.

2. Hvis de fritagelser, der er nævnt i artikel 1, varer længere end otte på hinanden følgende måneder, eller hvis en medlemsstat har indrømmet de samme fritagelser flere gange, og deres samlede varighed overstiger otte måneder, skal agenturet vurdere, om betingelserne i stk. 1 er opfyldt, og senest tre måneder efter datoen for modtagelsen af den i stk. 1 nævnte meddelelse, afgive henstilling til Kommissionen om resultatet af vurderingen. Agenturet registrerer henstillingen i det register, der er oprettet i henhold til artikel 63.

I så fald vurderer Kommissionen under hensyn til henstillingen, om betingelserne er opfyldt. Hvis Kommissionen finder, at betingelserne ikke er opfyldt, eller hvis den er uenig i konklusionerne af agenturets vurdering, vedtager den senest 3 måneder efter datoen for modtagelsen af henstillingen en gennemførelsesretsakt desangående, som offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* og registreres i det register, der er oprettet i henhold til artikel 63.

Den berørte medlemsstat kalder den fritagelse, den har indrømmet i henhold til stk. 1, tilbage, straks den har modtaget meddelelse om gennemførelsesretsakten.

3. Finder en medlemsstat, at overholdelsen af de gældende væsentlige krav, der er fastsat i bilagene, kan dokumenteres på andre måder end dem, der er fastsat i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget i henhold til denne forordning, og at disse måder resulterer i væsentlige fordele i form af sikkerhed for den civile luftfart eller i form af større effektivitet for de personer, der er omfattet af denne forordning, eller for de berørte myndigheder, kan den ved hjælp af det register, der er oprettet i henhold til artikel 63, forelægge Kommissionen og agenturet en begrundet anmodning om ændring af de pågældende delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter med henblik på at give mulighed for at anvende disse andre måder.

I så fald afgiver agenturet hurtigst muligt henstilling til Kommissionen om, hvorvidt medlemsstatens anmodning opfylder betingelserne i første afsnit.

Hvis det er nødvendigt med henblik på anvendelsen af dette stykke, overvejer Kommissionen straks og under hensyntagen til agenturets henstilling, om der skal foretages ændringer i de pågældende delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter.

Artikel 61

Indsamling, udveksling og analyse af oplysninger

1. Kommissionen, agenturet og de kompetente nationale myndigheder udveksler enhver oplysning, de er i besiddelse af vedrørende anvendelsen af denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, hvis oplysningen er relevant for andre parter varetagelse af deres opgaver i henhold til forordningen. De kompetente myndigheder i medlemsstaterne, som har fået til opgave at undersøge havarier og hændelser i den civile luftfart eller at analysere begivenheder, har ligeledes ret til indsigt i sådanne oplysninger med henblik på udførelsen af deres opgaver. Oplysningerne kan også formidles til interesserede parter i overensstemmelse med de delegerede retsakter, der er omhandlet i stk. 4
2. Agenturet koordinerer indsamling, udveksling og analyse af oplysninger om spørgsmål henhørende under denne forordnings anvendelsesområde på EU-niveau. Agenturet kan med henblik herpå indgå administrative aftaler med juridiske og fysiske personer omfattet af denne forordning eller sammenslutninger af sådanne personer om indsamling, udveksling og analyse af oplysninger.
3. Agenturet skal efter anmodning fra Kommissionen analysere hastespørgsmål eller andre vigtige spørgsmål henhørende under denne forordnings anvendelsesområde. Om relevant samarbejder de kompetente nationale myndigheder med agenturet med henblik på gennemførelsen af sådanne analyser.
4. Kommissionen vedtager de nærmere bestemmelser om vilkårene for udveksling af de i stk. 1 omhandlede oplysninger mellem Kommissionen, agenturet og de kompetente nationale myndigheder, og for formidling af sådanne oplysninger til interesserede parter. Bestemmelserne fastsættes i gennemførelsesretsakter, der vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 116, stk. 3.

Der skal i forbindelse med de nærmere bestemmelser, der er omhandlet i første afsnit, tages hensyn til:

- a) behovet for at give de juridiske og fysiske personer, der er omfattet af denne forordning, de oplysninger, de har brug for til at sikre opfyldelse og fremme af målene i artikel 1
 - b) behovet for at begrænse formidlingen og anvendelsen af oplysninger til det strengt nødvendige for opfyldelsen af nævnte mål
 - c) behovet for at hindre, at oplysningerne gøres tilgængelige, og at hindre, at de bruges til at placere skyld og ansvar.
5. Kommissionen, agenturet og de kompetente nationale myndigheder samt de juridiske og fysiske personer og sammenslutninger af sådanne personer, der er omhandlet i stk. 2, træffer de nødvendige foranstaltninger til at sikre en behørigt fortrolig behandling af de oplysninger, de modtager i henhold til denne artikel, jf. dog eventuelle strengere fortrolighedskrav i forordning (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 eller anden EU-lovgivning.
6. Agenturet offentliggør hvert år en sikkerhedsoversigt for at informere offentligheden om det overordnede sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Unionen. Sikkerhedsoversigten skal indeholde en analyse af den overordnede sikkerhedssituation, der er affattet i et enkelt og forståeligt sprog, og det skal angives, om sikkerhedsrisiciene er øget.

Artikel 62

Beskyttelse af informationskilden

1. Når oplysningerne i artikel 61, stk. 1 og 2, er blevet meddelt en kompetent national myndighed, skal kilden til disse oplysninger beskyttes i overensstemmelse med gældende EU-lovgivning og national lovgivning om beskyttelse af kilden til oplysninger om den civile luftfarts sikkerhed. Hvis en fysisk person meddeler Kommissionen eller agenturet sådanne oplysninger, oplyses kilden ikke, og vedkommendes personoplysninger registreres ikke sammen med de meddelte oplysninger.
2. Med forbehold af gældende national straffelovgivning skal medlemsstaterne afstå fra at retsforfølge uforsætlige eller uagtsomme lovovertrædelser, som de kun får kendskab til, fordi oplysningerne herom indberettes i henhold til denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.

Bestemmelserne i første afsnit anvendes ikke i tilfælde af forsætlig forsømmelse eller i tilfælde, hvor der har været en tydelig, alvorlig og grov tilsidesættelse af en indlysende risiko og dyb mangel på det professionelle ansvar, der tydeligvis er påkrævet under de omstændigheder, hvilket forårsager forudsigelig skade på en person eller ejendom, eller hvilket i alvorlig grad bringer den civile luftfarts sikkerhed i fare.
3. Medlemsstaterne kan opretholde eller vedtage foranstaltninger, der tager sigte på at øge beskyttelsen af informationskilder som omhandlet i stk. 1.
4. Ansatte eller kontraktansatte, der indberetter oplysninger i henhold til denne forordning eller de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, bør ikke udsættes for nogen form for sanktioner fra arbejdsgiverens side eller fra den organisation, som de leverer tjenester for, på grundlag af de oplysninger, der er indberettet.

Bestemmelserne i første afsnit anvendes ikke i tilfælde af forsætlig forsømmelse eller i tilfælde, hvor der har været en tydelig, alvorlig og grov tilsidesættelse af en indlysende risiko og dyb mangel på det professionelle ansvar, der tydeligvis er påkrævet under de omstændigheder, hvilket forårsager forudsigelig skade på en person eller ejendom, eller hvilket i alvorlig grad bringer luftfartssikkerheden i fare.

5. Denne artikel er ikke til hinder for, at medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet træffer de nødvendige foranstaltninger til opretholdelse eller forbedring af den civile luftfarts sikkerhed.
6. Denne artikel berører ikke bestemmelserne om beskyttelse af informationskilden i forordning (EF) nr. 996/2010 og (EF) nr. 376/2014.

Artikel 63

Register over oplysninger

1. Agenturet opretter i samarbejde med Kommissionen og de kompetente nationale myndigheder et register, som det forvalter, over de oplysninger, der er nødvendige for at sikre et effektivt samarbejde mellem agenturet og de kompetente nationale myndigheder vedrørende udøvelsen af deres certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver i henhold til denne forordning.

Registret skal indeholde oplysninger om:

- a) certifikater udstedt og erklæringer modtaget af agenturet og de kompetente nationale myndigheder i henhold til kapitel III og artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 og 70
- b) certifikater udstedt og erklæringer modtaget af kvalificerede organer på vegne af agenturet og de kompetente nationale myndigheder i henhold til artikel 58, stk. 3
- c) godkendelser, som agenturet og de kompetente nationale myndigheder har givet kvalificerede organer i overensstemmelse med artikel 58, herunder oplysninger om godkendelsernes omfang
- d) foranstaltninger, som medlemsstaterne har truffet i henhold til artikel 2, stk. 6 og 7, samt Kommissionens afgørelser desangående
- e) afgørelser truffet af Kommissionen i henhold til artikel 2, stk. 4
- f) beslutninger truffet af medlemsstaterne i henhold til artikel 36, stk. 2
- g) medlemsstaternes overdragelse af ansvar til agenturet eller til en anden medlemsstat i henhold til artikel 53 og 54, herunder de nærmere oplysninger om de overtagne ansvarsområder
- h) afgørelser, som Kommissionen har truffet i henhold til artikel 55, herunder oplysninger om de ansvarsområder, der er overdraget til agenturet i henhold til nævnte afgørelser
- i) afgørelser, som Kommissionen har truffet i henhold til artikel 56
- j) de kompetente nationale myndigheders meddelelser om individuelle specifikationssystemer for flyvetid, der er forelagt agenturet i henhold til de delegerede retsakter, der er vedtaget på grundlag af artikel 28, stk. 1, litra f), og de dertil hørende udtalelser, som agenturet har afgivet i overensstemmelse med artikel 65, stk. 7

- k) medlemsstaternes meddelelser vedrørende foranstaltninger, der er truffet som omgående reaktion på problemer, der har indvirkning på den civile luftfarts sikkerhed, og vedrørende fritagelser, samt agentures henstillinger og Kommissionens afgørelser desangående, jf. artikel 59, stk. 1, og artikel 60, stk. 1
 - l) medlemsstaternes anmodninger vedrørende andre måder at overholde bestemmelserne på og agenturets henstillinger desangående, jf. artikel 60, stk. 3
 - m) agenturets meddelelser og Kommissionens afgørelser desangående, jf. artikel 65, stk. 4
 - n) andre oplysninger, der kan være nødvendige for at sikre et effektivt samarbejde som omhandlet i første afsnit.
2. De kompetente nationale myndigheder, flyvelægerne og de flyvemedicinske centre udveksler også via registret oplysninger om piloters helbredsmæssige egnethed. Når sådanne oplysninger udgør personoplysninger, herunder sundhedsoplysninger, begrænses de til det, der er strengt nødvendigt for at sikre effektiv certificering af og tilsyn med piloter som fastsat i artikel 20.
3. Personoplysninger, herunder sundhedsoplysninger, der er opført i registret, lagres kun så længe, som det er nødvendigt af hensyn til de formål, hvortil personoplysningerne indsamles, eller de formål, hvortil de senere behandles.
4. Medlemsstaterne og agenturet sørger for, at den registrerede, hvis personoplysninger behandles i registret, informeres herom i forvejen.
5. Medlemsstaterne og agenturet kan i det omfang, det er strengt nødvendigt for at beskytte den civile luftfarts sikkerhed, begrænse den registreredes ret til indsigt i og berigtigelse eller sletning af personoplysninger i registret, jf. artikel 13 i direktiv 95/46/EF og artikel 20 i forordning (EF) nr. 45/2001.
6. Kommissionen, agenturet, de kompetente nationale myndigheder og enhver anden kompetent myndighed i medlemsstaterne, som har fået til opgave at undersøge havarier og hændelser i den civile luftfart, har, uanset stk. 7, sikker onlineadgang til alle oplysninger i registret med henblik på udførelsen af deres opgaver.
- Hvis relevant kan Kommissionen og agenturet formidle visse oplysninger i registret, dog ikke dem, der er omhandlet i stk. 2, til interesserede parter eller gøre dem offentligt tilgængelige.
7. Oplysningerne i registret beskyttes mod uautoriseret adgang ved hjælp af passende værktøjer og protokoller. Kun de personer, der er ansvarlige for certificering af og tilsyn med piloters helbredsmæssige egnethed, har adgang til og må videregive de oplysninger, der er nævnt i stk. 2, med henblik på udførelsen af deres opgaver i henhold til denne forordning. Andre bemyndigede personer kan også gives begrænset adgang til oplysningerne med henblik på at sikre, at registret fungerer korrekt, og navnlig med henblik på den tekniske vedligeholdelse. Personer, der er bemyndiget til at få adgang til oplysninger, der indeholder personoplysninger, skal først sættes ind i lovgivningen om beskyttelse af personoplysninger og relaterede beskyttelsesbestemmelser.
8. Kommissionen vedtager de fornødne bestemmelser med henblik på registrets funktion og forvaltning. Bestemmelserne fastsættes i gennemførelsesretsakter, der

vedtages efter undersøgelsesproceduren i artikel 116, stk. 3, og de skal indeholde detaljerede krav vedrørende:

- a) de tekniske aspekter af registrets oprettelse og forvaltning
- b) klassificeringen af de oplysninger, som Kommissionen, agenturet og de kompetente nationale myndigheder skal fremsende med henblik på registrering i registret, herunder bestemmelser om, i hvilket format og på hvilken måde oplysningerne skal sendes
- c) regelmæssig og standardiseret ajourføring af oplysningerne i registret
- d) metoderne til formidling og offentliggørelse af visse oplysninger i registret, jf. stk. 6
- e) klassificeringen af oplysninger vedrørende piloters helbredsmæssige egnethed, som de kompetente nationale myndigheder, flyvelægerne og de flyvemedicinske centre skal sende med henblik på registrering i registret, herunder formatet og metoden for fremsendelse af disse oplysninger
- f) metoderne til beskyttelse af oplysningerne i registret mod uautoriseret adgang, begrænsning af adgangen til oplysninger og beskyttelse af personoplysninger, der er registreret i registret, i henhold til gældende EU-lovgivning om beskyttelse af personoplysninger, navnlig mod utilsigtet eller ulovlig tilintetgørelse, tab, ændring eller ulovlig videregivelse
- g) den maksimale lagringsperiode, der er tilladt, når der er tale om personoplysninger i registret, herunder oplysningerne om piloters helbredsmæssige egnethed, som udgør personoplysninger
- h) de nærmere betingelser med henblik på stk. 5 for medlemsstaternes og agenturets begrænsning af den registreredes ret til indsigt i, berigtigelse og sletning af personoplysninger i registret.

KAPITEL V

DEN EUROPÆISKE UNIONS LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR

AFDELING I

OPGAVER

Artikel 64

Agenturets oprettelse og virksomhed

1. Herved oprettes Den Europæiske Unions luftfartssikkerhedsagentur.
2. For at sikre, at den civile luftfart i Unionen fungerer og udvikler sig tilfredsstillende i overensstemmelse med målene i artikel 1, skal agenturet:
 - a) påtage sig de opgaver og afgive udtalelser om de forhold, der er omfattet af denne forordning

- b) bistå Kommissionen ved at udarbejde foranstaltninger, der skal træffes i henhold til denne forordning. Omfatter sådanne foranstaltninger tekniske bestemmelser, må Kommissionen ikke ændre indholdet af dem uden forudgående koordinering med agenturet
- c) yde Kommissionen den tekniske, videnskabelige og administrative bistand, den har behov for til at kunne løse sine opgaver
- d) træffe de nødvendige foranstaltninger inden for de beføjelser, som denne forordning eller anden fællesskabslovgivning tillægger det
- e) udføre de inspektioner, andre overvågningsopgaver og undersøgelser, der er nødvendige for, at det kan varetage sine opgaver i henhold til denne forordning, eller som Kommissionen anmoder det om at udføre
- f) inden for sit ansvarsområde varetage funktioner og opgaver på medlemsstaternes vegne, som er pålagt dem ved gældende internationale konventioner, navnlig Chicagokonventionen
- g) bistå de kompetente nationale myndigheder i varetagelsen af deres opgaver, navnlig ved at skabe et forum for udveksling af information og ekspertise
- h) på anmodning bidrage til fastlæggelse, måling, rapportering og analyse af performanceindikatorer inden for de luftfartsområder, hvor der ved EU-lovgivning er fastsat performanceordninger
- i) samarbejde med andre EU-institutioner, -organer, -kontorer og -agenturer på områder, hvor deres virke har relation til de tekniske aspekter af den civile luftfart.

Artikel 65

Agenturets foranstaltninger

1. Agenturet bistår efter anmodning Kommissionen med forberedelse af forslag til ændringer af denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der skal vedtages på grundlag af denne forordning. Det forelægger sine bidrag til Kommissionen i form af udtalelser.
2. Agenturet udarbejder henstillinger rettet til Kommissionen med henblik på anvendelsen af artikel 59 og 60.
3. Agenturet udsteder i overensstemmelse med artikel 104 og de relevante delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag af denne forordning, certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på og vejledende materiale med henblik på anvendelsen af denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf.
4. Agenturet træffer de relevante afgørelser om anvendelsen af artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 og 73.

Agenturet kan indrømme fritagelse til juridiske eller fysiske personer, som det har udstedt certifikat til, i de situationer og på de betingelser, der er fastsat i artikel 60, stk. 1. I så fald underretter agenturet straks Kommissionen og medlemsstaterne ved hjælp af det register, der er oprettet i henhold til artikel 63, om sådanne fritagelser, begrundelsen for at indrømme dem og, hvis relevant, om de fornødne risikobegrænsende foranstaltninger, der er truffet. Hvis varigheden af en fritagelse overstiger otte på hinanden følgende måneder, eller hvis agenturet har indrømmet

samme fritagelse flere gange, og den samlede varighed overstiger otte måneder, vurderer Kommissionen, om nævnte betingelser er opfyldt, og finder den, at dette ikke er tilfældet, vedtager den en gennemførelsesafgørelse desangående, der offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende*, og som registreres i det register, der er oprettet i henhold til artikel 63. Agenturet kalder fritagelsen tilbage, så snart det modtager underretning om nævnte gennemførelsesafgørelse.

5. Agenturet udarbejder rapporter om de inspektioner og andre overvågningsaktiviteter, der udføres i henhold til artikel 73.
6. Agenturet griber hurtigst muligt ind i tilfælde af et hastende sikkerhedsproblem, som falder ind under denne forordnings anvendelsesområde, ved at fastlægge de korrigerende foranstaltninger, som skal træffes af de kompetente nationale myndigheder eller de fysiske eller juridiske personer, der er omfattet af denne forordnings bestemmelser, og ved at sende relevante oplysninger til de kompetente nationale myndigheder og personer, herunder instrukser og henstillinger, hvis dette er nødvendigt for at sikre opfyldelsen af målene i artikel 1.
7. Agenturet udarbejder udtalelser om individuelle specifikationssystemer for flyvetid, som medlemsstaterne foreslår i overensstemmelse med de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 28, stk. 1, litra f), hvis disse afviger fra de certificeringsspecifikationer, som agenturet har vedtaget.

Artikel 66

Luftdygtigheds- og miljøcertificering

1. Med hensyn til materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr som omhandlet i artikel 2, stk. 1, litra a), og artikel 2, stk. 1, litra b), nr. i), skal agenturet, hvis det er relevant, i overensstemmelse med Chicagokonventionen eller bilagene dertil varetage konstruktions-, fremstillings- eller registreringsstatens funktioner og opgaver på medlemsstaternes vegne, i de tilfælde, hvor disse funktioner og opgaver vedrører certificering af konstruktioner og obligatoriske oplysninger om fortsat luftdygtighed. I denne forbindelse skal det navnlig:
 - a) for konstruktion af materiel, som der ansøges om et typecertifikat, ændret typecertifikat, herunder et supplerende typecertifikat for eller en konstruktionsreparationsgodkendelse i henhold til artikel 11, fastlægge typecertificeringsgrundlaget og underrette ansøgeren herom
 - b) for materiel, som der ansøges om et begrænset luftdygtighedsbevis eller et begrænset støjcertifikat for i henhold til artikel 17, stk. 2, litra a), fastlægge de specifikke luftdygtighedsspecifikationer eller den specifikke kode for miljøgodkendelse af materiel og underrette ansøgeren herom
 - c) for konstruktion af en del eller ikke-fastmonteret udstyr, som der er ansøgt om et certifikat for i henhold til artikel 12 eller 13, fastlægge certificeringsgrundlaget og underrette ansøgeren herom
 - d) for luftfartøjer, som der er ansøgt om flyvetilladelse til i henhold til artikel 17, stk. 2, litra b), udstede godkendelse af de flyvebetingelser, der er knyttet til konstruktionen
 - e) fastlægge luftdygtigheds- og miljøgodkendelsesspecifikationer gældende for konstruktionen af materiel og dele, som der skal indgives en erklæring om, jf. artikel 17, stk. 1, litra a), og gøre disse tilgængelige

- f) være ansvarlig for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører typecertifikater, begrænsede typecertifikater, ændrede typecertifikater, herunder supplerende typecertifikater, og konstruktionsreparationsgodkendelser af konstruktion af materiel som omhandlet i artikel 11 og artikel 17, stk. 1, litra b)
 - g) være ansvarlig for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører certifikater til konstruktionen af dele og ikke-fastmonteret udstyr som omhandlet i artikel 12 og 13
 - h) udstede de relevante miljødatablade vedrørende konstruktionen af materiel, som det har certificeret i henhold til artikel 11
 - i) sikre fortsat luftdygtighedsfunktion for konstruktion af materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr, som det har certificeret, og som det fører tilsyn med, og i denne forbindelse gribe hurtigst muligt ind i tilfælde af sikkerhedsproblemer (security) og udsende og formidle relevante obligatoriske oplysninger.
2. Agenturet er ansvarligt for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører:
 - a) godkendelse i henhold til artikel 15, stk. 1, af de organisationer, der er ansvarlige for konstruktionen af materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr
 - b) godkendelse i henhold til artikel 15 af de organisationer, der er ansvarlige for fremstilling, vedligeholdelse og sikring af fortsat luftdygtighed for materiel, dele og ikke-fastmonteret udstyr, og de organisationer, der varetager uddannelse af personale, hvis disse organisationer har deres hovedforretningssted uden for et område, som en medlemsstat er ansvarlig for i henhold til Chicagokonventionen.
 3. Agenturet er ansvarligt for de tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 54, stk. 3, og som vedrører erklæringer afgivet af organisationer i henhold til artikel 17, stk. 1, litra a).

Artikel 67

Certificering af flybesætning

1. Agenturet er ansvarligt for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører godkendelse af organisationer, der uddanner piloter og flybesætninger, samt flyvemedicinske centre som omhandlet i artikel 22, hvis disse organisationer og centre har deres hovedforretningssted uden for en medlemsstats ansvarsområde, jf. Chicagokonventionen.
2. Agenturet er i følgende tilfælde ansvarligt for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører certifikater for flyvesimulatortræningsanordninger som omhandlet i artikel 23:
 - a) anordningen benyttes af en organisation, som agenturet har udstedt certifikat til i henhold til stk. 1
 - b) anordningen er beliggende på en medlemsstats ansvarsområde, jf. Chicagokonventionen, og den benyttes af en organisation, som agenturet har certificeret i henhold til stk. 1, og som har sit hovedforretningssted uden for nævnte område
 - c) anordningen er beliggende uden for en medlemsstats ansvarsområde, jf. Chicagokonventionen, bortset fra hvis den benyttes af en organisation, som

agenturet ikke har udstedt certifikat til i henhold til stk. 1, og som har sit hovedforretningssted inden for nævnte område.

Artikel 68

ATM/ANS

1. Agenturet er ansvarligt for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører:
 - a) certifikater til leverandører af ATM/ANS som omhandlet i artikel 36, hvis disse leverandører har deres hovedforretningssted uden for et område, som traktaterne finder anvendelse på, men som er ansvarlige for at levere ATM/ANS i luftrummet i det område, som traktaterne finder anvendelse på
 - b) certifikater til de leverandører af ATM/ANS, der er omhandlet i artikel 36, hvis disse leverer ATM/ANS i hele Europa
 - c) certifikater til og erklæringer fra de organisationer, der er omhandlet i artikel 37, hvis disse organisationer beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling eller vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer og -komponenter i hele Europa
 - d) erklæringer fra leverandører af ATM/ANS, som agenturet har udstedt certifikat til i henhold til litra a) og b) vedrørende ATM/ANS-systemer og -komponenter, som sættes i drift af nævnte leverandører, jf. artikel 38, stk. 1.
2. Med hensyn til de systemer og komponenter, der er omhandlet i artikel 38, skal agenturet:
 - a) hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39, fastlægge og underrette ansøgeren om de detaljerede specifikationer for ATM/ANS-systemer og -komponenter, der har betydning for sikkerhed eller interoperabilitet, og som er omfattet af kravet om udstedelse af et certifikat eller afgivelse af en erklæring, jf. artikel 38, stk. 2
 - b) hvis der er fastsat krav herom i de delegerede retsakter, der er vedtaget i henhold til artikel 39, være ansvarligt for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører udstedelse af certifikater til og afgivelse af erklæringer om ATM/ANS-systemer og -komponenter, der har betydning for sikkerhed eller interoperabilitet, jf. i artikel 38, stk. 2.

Artikel 69

Certificering af flyveledere

Agenturet er ansvarligt for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører udstedelse af certifikater til flyvelederruddannelsesorganisationer som omhandlet i artikel 42, hvis disse organisationer har deres hovedforretningssted uden for en medlemsstats ansvarsområde i henhold til Chicagokonventionen, og, når det er relevant, deres personale.

Artikel 70

Tredjelandes operatører og international overvågning af sikkerhedstilsynet

1. Agenturet er ansvarligt for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører godkendelse af de i artikel 49, stk. 1 og 2, omhandlede operationer og de erklæringer, der er afgivet af de i artikel 49, stk. 2 omhandlede operatører, medmindre en medlemsstat varetager de funktioner og opgaver for de pågældende operatører, der hører under operatørens hjemstat.
2. Agenturet er ansvarligt for de certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver, der er omhandlet i artikel 51, stk. 3, og som vedrører godkendelse af luftfartøjer og piloter som omhandlet i artikel 50, stk. 1, litra a).
3. Agenturet bistår på anmodning Kommissionen med gennemførelsen af forordning (EF) nr. 2011/2005 ved at foretage de fornødne vurderinger, herunder ved hjælp af besøg på stedet, af tredjelandsoperatører og de myndigheder, der er ansvarlige for tilsynet med dem. Det forelægger resultaterne af nævnte vurderinger for Kommissionen ledsaget af passende henstillinger.

Artikel 71

Agenturets undersøgelser

1. Agenturet foretager enten selv eller via de kompetente nationale myndigheder eller kvalificerede organer de undersøgelser, der er nødvendige for udførelsen af sine certificerings-, tilsyns- og håndhævelsesopgaver i henhold til artikel 51, stk. 3.
2. Agenturet bemyndiges med henblik på udførelsen af de undersøgelser, der er nævnt i stk. 1, til at:
 - a) pålægge juridiske eller fysiske personer, som det har udstedt et certifikat til, eller som har afgivet erklæring til det, at forelægge alle nødvendige oplysninger
 - b) pålægge nævnte personer at afgive mundtlige redegørelser for de kendsgerninger, dokumenter, genstande, procedurer eller andre spørgsmål, der er relevante for vurderingen af, om personen overholder bestemmelserne i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf
 - c) få adgang til alle personens lokaler, arealer og transportmidler
 - d) undersøge, tage kopier eller udskrifter af ethvert dokument eller enhver form for optegnelser eller data, som disse personer er i besiddelse af eller har adgang til, uanset hvilket medium oplysningerne er lagret på.

Hvis det er nødvendigt for at vurdere, om en person, som agenturet har udstedt certifikat til, eller som har afgivet erklæring til agenturet, overholder bestemmelserne i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, bemyndiges agenturet til også at udøve de beføjelser, der er omhandlet i første afsnit, over for enhver anden juridisk eller fysisk person, som med rimelighed kan forventes at være i besiddelse af eller have adgang til oplysninger, der er relevante med henblik herpå.

Beføjelserne i dette stykke udøves i overensstemmelse med den nationale lovgivning i den medlemsstat eller det tredjeland, som undersøgelsen foretages i, under behørig hensyntagen til de berørte personers rettigheder og legitime interesser og i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Hvis der i henhold til den gældende nationale lovgivning kræves en forhåndstilladelse fra medlemsstatens eller tredjelandets retsmyndighed til få adgang til lokaler, arealer og transportmidler som

omhandlet i første afsnit, litra c), udøves beføjelserne først, når der er indhentet en sådan forhåndstilladelse.

3. Agenturet sikrer, at dets medarbejdere og i givet fald enhver anden ekspert, der deltager i undersøgelsen, er tilstrækkeligt kvalificerede, har modtaget de fornødne instrukser og er behørigt bemyndigede. Nævnte personer udøver deres beføjelser efter fremlæggelse af en skriftlig fuldmagt.
4. De ansatte hos de kompetente myndigheder i den medlemsstat, på hvis område undersøgelsen skal foretages, skal efter anmodning fra agenturet bistå med undersøgelsen. Hvis en sådan bistand kræves, underretter agenturet i god tid før undersøgelsen indledes, den medlemsstat, på hvis område undersøgelsen skal foretages, om den forestående undersøgelse og den bistand, der er påkrævet.

Artikel 72

Bøder og tvangsbøder

1. Kommissionen kan i henhold til denne forordning på agenturets anmodning pålægge en juridisk eller fysisk person, som agenturet har udstedt et certifikat til, eller som har afgivet en erklæring til det, en eller begge nedenstående:
 - a) en bøde, hvis den pågældende person forsætligt eller uagtsomt har overtrådt en af bestemmelserne i denne forordning eller i de delegerede retsakter eller gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf
 - b) en tvangsbøde, hvis den pågældende person har overtrådt en af nævnte bestemmelser, eller hvis en sådan overtrædelse er nært forestående, med det formål at tvinge personen til at overholde bestemmelserne.
2. Bøderne og tvangsbøderne i stk. 1 skal være virksomme, stå i forhold til overtrædelsen og have en afskrækkende virkning. De skal fastsættes under hensyntagen til, hvor alvorlig overtrædelsen er, navnlig i hvor høj grad sikkerheden eller miljøbeskyttelsen er blevet svækket, og til den berørte juridiske eller fysiske persons økonomiske formåen.

En bøde må ikke overstige 4 % af den juridiske eller fysiske persons årlige indkomst eller omsætning. En tvangsbøde må ikke overstige 2,5 % af den juridiske eller fysiske persons gennemsnitlige daglige indkomst eller omsætning.
3. Kommissionen pålægger kun bøder og tvangsbøder i henhold til stk. 1, hvis de øvrige foranstaltninger i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, og som tager sigte på at afhjælpe sådanne overtrædelser, er utilstrækkelige eller ikke står i et rimeligt forhold til overtrædelsen.
4. For så vidt angår pålæggelse af bøder og tvangsbøder i henhold til bestemmelserne i denne artikel fastsætter Kommissionen ved hjælp af delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der vedtages i overensstemmelse med artikel 117:
 - a) de nærmere kriterier og metoder for fastlæggelse af bøderne og tvangsbødernes størrelse
 - b) de nærmere bestemmelser vedrørende undersøgelser, dertil knyttede foranstaltninger og rapportering samt beslutningstagning, herunder bestemmelser om ret til forsvar, adgang til dossierer, juridisk repræsentation, fortrolighed og fastsættelse af frister, og

- c) procedurerne for opkrævning af bøder og tvangsbøder.
- 5. Den Europæiske Unions Domstol har fuld prøvelsesret med hensyn til afgørelser truffet af Kommissionen i henhold til stk. 1. Den kan ophæve, nedsætte eller forhøje den pålagte bøde eller tvangsbøde.
- 6. Afgørelser, som Kommissionen træffer i henhold til stk. 1, er ikke af strafferetlig karakter.

Artikel 73

Overvågning af medlemsstaterne

- 1. Agenturet bistår Kommissionen med at overvåge medlemsstaternes anvendelse af bestemmelserne i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, ved at udføre inspektioner og andre overvågningsaktiviteter. Inspektionerne og de andre overvågningsaktiviteter skal også have til formål at hjælpe medlemsstaterne med at sikre en ensartet anvendelse af bestemmelserne.

Agenturet aflægger rapport til Kommissionen om de inspektioner og andre overvågningsaktiviteter, der udføres i henhold til dette stykke.

- 2. Agenturet bemyndiges med henblik på udførelsen af de inspektioner og andre overvågningsaktiviteter, der er nævnt i stk. 1, til at:
 - a) pålægge enhver kompetent national myndighed og enhver juridisk eller fysisk person, der er omfattet af denne forordning, at forelægge alle nødvendige oplysninger
 - b) pålægge nævnte myndigheder og personer at afgive mundtlige redegørelser for de kendsgerninger, dokumenter, genstande, procedurer eller andre spørgsmål, der er relevante for vurderingen af, om medlemsstaten overholder bestemmelserne i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf
 - c) få adgang til alle de pågældende myndigheders og personers lokaler, arealer og transportmidler
 - d) undersøge, tage kopier eller udskrifter af ethvert dokument eller enhver form for optegnelser eller data, som disse myndigheder og personer er i besiddelse af eller har adgang til, uanset hvilket medium oplysningerne er lagret på.

Hvis det er nødvendigt for at vurdere, om en medlemsstat overholder bestemmelserne i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, bemyndiges agenturet også til at udøve de beføjelser, der er omhandlet i første afsnit, over for enhver anden juridisk eller fysisk person, som med rimelighed kan forventes at være i besiddelse af eller have adgang til oplysninger, der er relevante med henblik herpå.

Beføjelserne i dette stykke udøves i overensstemmelse med den nationale lovgivning i den medlemsstat, som inspektionen eller de andre overvågningsaktiviteter foretages i, under behørig hensyntagen til de berørte myndigheders og personers rettigheder og legitime interesser og i overensstemmelse med proportionalitetsprincippet. Hvis der i henhold til den gældende nationale lovgivning kræves en forhåndstilladelse fra medlemsstatens retsmyndighed til få adgang til lokaler, arealer og transportmidler

som omhandlet i første afsnit, litra c), udøves beføjelserne først, når der er indhentet en sådan forhåndstilladelse.

3. Agenturet sikrer, at dets medarbejdere og i givet fald enhver anden ekspert, der deltager i inspektioner eller andre overvågningsaktiviteter, er tilstrækkeligt kvalificerede, har modtaget de fornødne instrukser og er behørigt bemyndigede. Nævnte personer udøver deres beføjelser efter fremlæggelse af en skriftlig fuldmagt.
Agenturet underretter i god tid, før inspektionen eller de andre overvågningsaktiviteter indledes, den pågældende medlemsstat herom og meddeler, hvilke af agenturets ansatte eller andre eksperter, der udfører aktiviteten.
4. Den berørte medlemsstat skal lette inspektionen og de andre overvågningsaktiviteter. Den skal sikre, at de berørte myndigheder og personer samarbejder med agenturet.
Hvis en juridisk eller fysisk person ikke samarbejder med agenturet, sørger medlemsstatens kompetente myndigheder for at yde den fornødne assistance til agenturet, således at det kan udføre inspektionen eller de andre overvågningsaktiviteter.
5. Hvis en inspektion eller anden overvågningsaktivitet, der udføres i overensstemmelse med denne artikel, indebærer inspektion eller anden overvågningsaktivitet vedrørende en juridisk eller fysisk person, der er omfattet af denne forordning, anvendes bestemmelserne i artikel 71, stk. 2, 3 og 4.
6. Rapporter, som agenturet har udarbejdet i henhold til stk. 1, skal på medlemsstatens anmodning gøres tilgængelige for den på det eller de officielle sprog i den medlemsstat, hvor inspektionen fandt sted.
7. Agenturet offentliggør et sammendrag af oplysningerne om hver medlemsstats anvendelse af bestemmelserne i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Sammendraget skal indgå i den årlige sikkerhedsoversigt, der er omhandlet i artikel 61, stk. 6.
8. Agenturet bidrager til vurderingen af, hvilken virkning gennemførelsen af bestemmelserne i denne forordning og i de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, har, jf. dog Kommissionens vurdering i henhold til artikel 113, under hensyntagen til målene i artikel 1.
9. Kommissionen vedtager de nærmere bestemmelser for agenturets arbejdsmetoder med henblik på varetagelsen af de opgaver, der er omhandlet i denne artikel. Bestemmelserne fastsættes ved hjælp af gennemførelsesretsakter, der vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2.

Artikel 74

Forskning og innovation

1. Agenturet bistår medlemsstaterne og Kommissionen med at udpege de vigtigste forskningsemner inden for området civil luftfart med henblik på at bidrage til at sikre overensstemmelse og koordination mellem offentligt finansieret forskning og udvikling og politikker, der hører under denne forordnings anvendelsesområde.
2. Agenturet yder støtte til Kommissionen i forbindelse med udformningen og gennemførelsen af de relevante EU-rammeprogrammer for forskning og udvikling og de årlige og flerårige arbejdsprogrammer, herunder gennemførelsen af

evalueringsprocedurer gennemgangen af finansierede projekter og udnyttelsen af resultaterne af forsknings- og innovationsprojekter.

3. Agenturet kan udarbejde og finansiere forskningsprojekter, hvis dette udelukkende har til formål at forbedre aktiviteterne på dets kompetenceområde. Agenturets forskningsbehov og -aktiviteter skal indgå i dets årlige arbejdsprogram.
4. Resultaterne af forskning, der er finansieret af agenturet, offentliggøres, medmindre den gældende lovgivning om intellektuel ejendomsret eller agenturets sikkerhedsregler som omhandlet i artikel 112 udelukker en sådan offentliggørelse.
5. Agenturet må i tillæg til de opgaver, der er beskrevet i stk. 1-4 og i artikel 64, også deltage i ad hoc-forskningsaktiviteter, forudsat at aktiviteterne er forenelige med agenturets opgaver og målene i denne forordning.

Artikel 75

Miljøbeskyttelse

1. De foranstaltninger vedrørende emissioner og støj, som agenturet træffer med henblik på certificering af konstruktionen af materiel i henhold til artikel 11, skal tage sigte på at beskytte miljøet og menneskers sundhed mod betydelige skadevirkninger som følge af de pågældende civile luftfartsaktiviteter.
2. Medlemsstaterne, Kommissionen, agenturet og de øvrige EU-institutioner, -organer, -kontorer og -agenturer samarbejder inden for deres respektive kompetenceområder om miljøspørgsmål, herunder dem, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006²¹, med henblik på at sikre, at der tages højde for den indbyrdes sammenhæng mellem miljøbeskyttelse, menneskers sundhed og andre tekniske aspekter af den civile luftfart.
3. Agenturet bistår Kommissionen med udarbejdelse og koordinering af miljøbeskyttelsespolitikker og -tiltag inden for civil luftfart, bl.a. ved at foretage analyser og simuleringer og yde teknisk rådgivning.
4. For at kunne informere interesserede parter og den brede offentlighed offentliggør agenturet hvert tredje år en miljøgennemgang, som skal indeholde en objektiv redegørelse for miljøbeskyttelsestiltag inden for den civile luftfart i Unionen.

Artikel 76

Luftfartssikkerhed (security)

1. Medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet samarbejder om sikkerhedsspørgsmål (security), der vedrører den civile luftfart, herunder cybersikkerhed, med henblik på at sikre, at der tages højde for den indbyrdes sammenhæng mellem flyvesikkerheden og luftfartssikkerheden (security) inden for den civile luftfart.

²¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1907/2006 af 18. december 2006 om registrering, vurdering og godkendelse af samt begrænsninger for kemikalier (REACH), om oprettelse af et europæisk kemikalieagentur og om ændring af direktiv 1999/45/EF og ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 793/93 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1488/94 samt Rådets direktiv 76/769/EØF og Kommissionens direktiv 91/155/EØF, 93/67/EØF, 93/105/EF og 2000/21/EF (EUT L 396 af 30.12.2006, s. 1).

2. Agenturet yder på anmodning teknisk bistand til Kommissionen til gennemførelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008²², herunder til udførelsen af sikkerhedsinspektioner (security) og forberedelse af foranstaltninger, som skal vedtages i henhold til nævnte forordning.
3. Agenturet kan for at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger træffe de fornødne foranstaltninger som omhandlet i artikel 65, stk. 6, og artikel 66, stk. 1, litra i). Agenturet indhenter Kommissionens samtykke og hører medlemsstaterne, før det træffer sådanne foranstaltninger.

Artikel 77

Internationalt samarbejde

1. Agenturet bistår på anmodning Kommissionen med varetagelsen af forbindelserne med tredjelande og internationale organisationer vedrørende spørgsmål, der er omfattet af denne forordning. Sådant bistand tager navnlig sigte på at bidrage til en harmonisering af reglerne og gensidig anerkendelse af certifikater.
2. Agenturet kan samarbejde med de kompetente myndigheder i tredjelande og med internationale organisationer med kompetencer på områder, der er omfattet af denne forordning. Agenturet kan med forbehold af Kommissionens forhåndsgodkendelse etablere samarbejdsordninger med disse myndigheder og internationale organisationer med henblik herpå.
3. Agenturet bistår medlemsstaterne med at opfylde deres forpligtelser i henhold til internationale aftaler om spørgsmål henhørende under denne forordning, navnlig deres forpligtelser i henhold til Chicagokonventionen.
4. Agenturet opretter i samarbejde med medlemsstaterne og Kommissionen et register, som ajourføres, når det er nødvendigt, med følgende:
 - a) oplysninger om, hvorvidt denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf, samt foranstaltninger, som agenturet har truffet i henhold til denne forordning, er i overensstemmelse med de internationale standarder og den anbefalede praksis
 - b) andre oplysninger vedrørende gennemførelsen af denne forordning, som er fælles for alle medlemsstaterne, og som er relevante for ICAO's overvågning af medlemsstaternes overholdelse af Chicagokonventionen og internationale standarder og anbefalet praksis.

Medlemsstaterne anvender oplysningerne i dette register i forbindelse med opfyldelsen af deres forpligtelser i henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen og fremsendelse af oplysninger til ICAO inden for rammerne af ICAO's program for vurdering af det almindelige sikkerhedstilsyn.

5. Uden at dette berører de relevante bestemmelser i traktaten, samarbejder Kommissionen, agenturet og de kompetente nationale myndigheder via et

²²

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002 (EUT L 97 af 9.4.2008, s. 72).

ekspertnetværk om de tekniske aspekter, der falder ind under denne forordnings anvendelsesområde, og som vedrører ICAO's arbejde.

Agenturet yder dette netværk den fornødne administrative støtte, herunder assistance til forberedelse og tilrettelæggelse af netværkets møder.

6. Agenturet må i tillæg til de opgaver, der er beskrevet i stk. 1-5 og i artikel 64, også ad hoc deltage i teknisk samarbejde og i forsknings- og bistandsprojekter med tredjelande og internationale organisationer, forudsat at disse aktiviteter er forenelige med agenturets opgaver og målene i artikel 1.

Artikel 78

Krisestyring

1. Agenturet bidrager på sit kompetenceområde til en rettidig respons på og foranstaltninger til at modvirke luftfartskriser.
2. Agenturet deltager i Krisekoordineringscellen for europæisk luftfart (EACCC), som er oprettet i henhold til artikel 18 i Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011²³.

Artikel 79

Flyveuddannelse

For at fremme den bedste praksis og en ensartet gennemførelse af denne forordning og de foranstaltninger, der er vedtaget på grundlag heraf, kan agenturet tilbyde uddannelse, også gennem eksterne leverandører, til de kompetente nationale myndigheder, tredjelandes kompetente myndigheder, internationale organisationer, juridiske og fysisk personer, der er omfattet af denne forordning, og andre interesserede parter. Agenturet fastlægger og offentliggør i sit officielle tidende de betingelser, som eksterne leverandører af uddannelse skal opfylde, når agenturet benytter sig af sådanne leverandører med henblik på gennemførelsen af denne artikel.

Artikel 80

Gennemførelse af det fælles europæiske luftrum

På de områder, hvor det har den relevante ekspertise, yder agenturet på anmodning Kommissionen teknisk bistand til gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum, navnlig ved at:

- a) foretage tekniske inspektioner, undersøgelser og analyser
- b) bidrage til gennemførelsen af en performanceordning for luftfartstjenester og netfunktioner

²³

Kommissionens forordning (EU) nr. 677/2011 af 7. juli 2011 om detaljerede bestemmelser for gennemførelsen af netfunktioner for lufttrafikstyring (ATM) og om ændring af forordning (EU) nr. 691/2010 (EUT L 185 af 15.7.2011, s. 1).

- c) bidage til gennemførelsen af ATM-masterplanen, herunder udvikling og iværksættelse af SESAR-programmet vedrørende forskning i luftrafikstyring i det fælles europæiske luftrum.

AFDELING II

INTERN STRUKTUR

Artikel 81

Retlig status, hjemsted og lokale kontorer

1. Agenturet er et EU-organ. Det har status som juridisk person.
2. Agenturet har i hver medlemsstat den mest vidtgående rets- og handleevne, som vedkommende stats lovgivning tillægger juridiske personer. Det kan i særdeleshed erhverve og afhænde fast ejendom og løsøre og optræde som part i retssager.
3. Agenturet har hjemsted i Köln i Forbundsrepublikken Tyskland.
4. Agenturet kan oprette lokale kontorer i medlemsstaterne under forudsætning af disses samtykke, jf. artikel 91, stk. 4.
5. Agenturet repræsenteres retligt af sin administrerende direktør.

Artikel 82

Personale

1. Agenturets personale er omfattet af vedtægten for tjenestemænd i Den Europæiske Union, ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i Den Europæiske Union²⁴, og de regler, som EU-institutionerne i fællesskab har vedtaget for anvendelsen af personalevedtægten og ansættelsesvilkårene, gælder for agenturets personale.
2. Agenturet kan gøre brug af udstationerede nationale eksperter og andet personale, der ikke er ansat af agenturet. Bestyrelsen vedtager en afgørelse, der fastsætter reglerne for udstationering af nationale eksperter til agenturet.

Artikel 83

Privilegier og immuniteter

Protokollen vedrørende Den Europæiske Unions Privilegier og Immuniteter gælder for agenturet og dets personale.

Artikel 84

Ansvar

²⁴ Rådets forordning (EØF, Euratom, EKSF) nr. 259/68 af 29. februar 1968 om vedtægten for tjenestemænd i De europæiske Fællesskaber og om ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i disse Fællesskaber samt om særlige midlertidige foranstaltninger for tjenestemænd i Kommissionen (EFT L 56 af 4.3.1968, s. 1).

1. Agenturets ansvar i kontraktforhold bestemmes efter den lovgivning, der finder anvendelse på den pågældende kontrakt.
2. Den Europæiske Unions Domstol har kompetence til at træffe afgørelse i henhold til en voldgiftsbestemmelse i en kontrakt, som agenturet har indgået.
3. For så vidt angår ansvar uden for kontraktforhold, skal agenturet i overensstemmelse med de almindelige principper, der er fælles for medlemsstaternes retssystemer, erstatte skader, der forvoldes af dets tjenester eller dets ansatte under udførelsen af deres hverv.
4. Den Europæiske Unions Domstol har kompetence til at afgøre tvister vedrørende erstatning for de i stk. 3 omhandlede skader.
5. De ansattes personlige ansvar over for agenturet bestemmes efter den vedtægt eller de ansættelsesvilkår, der gælder for de ansatte.

Artikel 85

Bestyrelsens opgaver

1. Agenturet har en bestyrelse.
2. Bestyrelsen skal:
 - a) udnævne den administrerende direktør og, hvis relevant, forlænge direktørens ansættelsesperiode eller afskedige direktøren i overensstemmelse med artikel 92
 - b) vedtage den konsoliderede årlige aktivitetsrapport om agenturets virksomhed og sende den senest den 1. juli hvert år til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og Revisionsretten. Den konsoliderede årlige aktivitetsrapport skal offentliggøres
 - c) hvert år vedtage agenturets programmeringsdokument med to tredjedeles flertal af de stemmeberettigede medlemmer og i overensstemmelse med artikel 106
 - d) vedtage agenturets årlige budget med to tredjedeles flertal af de stemmeberettigede medlemmer og i overensstemmelse med artikel 109, stk. 11
 - e) udarbejde de procedurer, som den administrerende direktør skal træffe sine afgørelser efter, jf. artikel 104 og 105
 - f) varetage sine opgaver i forbindelse med agenturets budget i overensstemmelse med artikel 109, 110 og 114
 - g) udnævne klagenævnets eller -nævnenes medlemmer i overensstemmelse med artikel 94
 - h) udøve disciplinærmyndighed over den administrerende direktør
 - i) afgive udtalelse om regler vedrørende gebyrer og afgifter, jf. artikel 115, stk. 2
 - j) vedtage sin egen forretningsorden og forretningsudvalgets forretningsorden
 - k) træffe afgørelse om agenturets sprogordning
 - l) træffe alle beslutninger vedrørende etablering af agenturets interne strukturer og om nødvendigt ændringer heraf
 - m) i overensstemmelse med stk. 6 og med hensyn til agenturets personale udøve de beføjelser, som vedtægten tillægger ansættelsesmyndigheden, og som ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte tillægger den myndighed, der har kompetence til at indgå ansættelseskontrakter ("ansættelsesmyndighedsbeføjelser")

- n) vedtage passende gennemførelsesbestemmelser til vedtægten og ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte i overensstemmelse med vedtægtens artikel 110
 - o) sikre passende opfølgning på konklusionerne og henstillingerne i de interne eller eksterne revisionsberetninger og evalueringer samt fra undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig ("OLAF")
 - p) vedtage regler for forebyggelse og håndtering af interessekonflikter blandt sine egne medlemmer og blandt medlemmerne af klagenævnet eller -nævne
 - q) vedtage de finansielle bestemmelser for agenturet i overensstemmelse med artikel 114
 - r) udpege en regnskabsfører, som skal være fuldstændig uafhængig i udøvelsen af sit hverv, og som vedtægten og ansættelsesvilkårene for de øvrige ansatte skal finde anvendelse på
 - s) vedtage en strategi til bekæmpelse af svig, som står i et rimeligt forhold til de relevante risici for svig under hensyntagen til en cost-benefit-analyse af de foranstaltninger, der skal iværksættes
 - t) afgive udtalelse om udkastet til det europæiske program for luftfartssikkerhed, jf. artikel 5
 - u) vedtage den europæiske plan for luftfartssikkerhed, jf. artikel 6.
3. Bestyrelsen kan rådgive den administrerende direktør i spørgsmål, der vedrører de områder, der er omfattet af denne forordning.
 4. Bestyrelsen opretter et rådgivende organ, som er repræsentant for alle interesserede parter, der påvirkes af agenturets arbejde, og som den hører, inden den træffer afgørelser på de områder, der er omhandlet i stk. 2, litra c), e), f) og i). Bestyrelsen kan også beslutte at høre det rådgivende organ om andre spørgsmål, som er omhandlet i stk. 2 og 3. Den er under ingen omstændigheder bundet af det rådgivende organs udtalelser.
 5. Bestyrelsen kan nedsætte arbejdsgrupper til at bistå den i udførelsen af dens opgaver, herunder udarbejdelse af dens afgørelser og overvågning af gennemførelsen deraf.
 6. I overensstemmelse med vedtægtens artikel 110 vedtager bestyrelsen i medfør af artikel 2, stk. 1, i vedtægten og artikel 6 i ansættelsesvilkårene for øvrige ansatte en afgørelse om at delegere de relevante ansættelsesmyndighedsbeføjelser til den administrerende direktør og fastlægger betingelserne for at suspendere denne delegation af beføjelser. Den administrerende direktør bemyndiges til at videredelegere disse beføjelser.

Under helt særlige omstændigheder kan bestyrelsen ved afgørelse midlertidigt suspendere de ansættelsesmyndighedsbeføjelser, der er delegeret til den administrerende direktør, og de beføjelser, denne måtte have videredelegeret, og selv udøve dem eller delegere dem til et af sine medlemmer eller en anden ansat end den administrerende direktør.

Artikel 86

Bestyrelsens sammensætning

1. Bestyrelsen skal bestå af repræsentanter fra medlemsstaterne og fra Kommissionen, der alle har stemmeret. Hver medlemsstat udpeger et medlem til bestyrelsen og en suppleant, der repræsenterer medlemmet, når dette ikke er til stede. Kommissionen

udpeger to repræsentanter og to suppleanter. Medlemmer og deres suppleanter udpeges for fire år ad gangen. Perioden kan forlænges.

2. Medlemmerne af bestyrelsen og deres suppleanter udpeges på grundlag af deres viden, anerkendte erfaring og engagement inden for civil luftfart under hensyntagen til deres regnskabsrelevante ledelses-, administrations- og budgetkompetencer, som skal anvendes til at fremme denne forordnings målsætninger. De har som minimum det overordnede ansvar for sikkerhedspolitikken for civil luftfart i deres respektive medlemsstater.
3. Alle parter, der er repræsenteret i bestyrelsen, bestræber sig på at begrænse udskiftningen af deres repræsentanter med henblik på at sikre kontinuitet i bestyrelsens arbejde. Alle parter tilstræber at opnå en ligelig repræsentation af mænd og kvinder i bestyrelsen.
4. Deltagelse af repræsentanter for europæiske tredjelande med observatørstatus i bestyrelsen og betingelserne herfor fastsættes efter behov i de ordninger, der er omhandlet i artikel 118.
5. Det rådgivende organ, der er omhandlet i artikel 85, stk. 4, udpeger fire af sine medlemmer til at deltage med observatørstatus i bestyrelsen. De skal så høj grad som muligt repræsentere de forskellige synspunkter, der er repræsenteret i det rådgivende organ. Mandatperioden er på 24 måneder og kan forlænges én gang med yderligere 24 måneder.

Artikel 87

Bestyrelsens formand

1. Bestyrelsen vælger blandt sine stemmeberettigede medlemmer en formand og en næstformand. Næstformanden afløser uden videre formanden, hvis denne er ude af stand til at udføre sit hverv.
2. Formandens og næstformandens mandatperiode er fire år og kan forlænges én gang med yderligere fire år. Hvis en formand eller næstformand ophører med at være medlem af bestyrelsen under sin mandatperiode, ophører mandatperioden dog automatisk samtidig.

Artikel 88

Bestyrelsesmøder

1. Møder i bestyrelsen indkaldes af formanden.
2. Bestyrelsen afholder mindst to ordinære møder om året. Den træder desuden sammen på anmodning af formanden, Kommissionen eller mindst en tredjedel af sine medlemmer.
3. Den administrerende direktør deltager i drøftelserne, men har ikke stemmeret.
4. Bestyrelsen kan indbyde enhver, hvis synspunkt kan være af interesse, til at overvære sine møder som observatør.
5. Agenturet varetager sekretariatsopgaverne for bestyrelsen.

Artikel 89

Bestyrelsens afstemningsregler

1. Uanset artikel 85, stk. 2, litra c) og d), og artikel 92, stk. 7, træffer bestyrelsen afgørelser med flertal blandt sine stemmeberettigede medlemmer. På anmodning af et medlem af bestyrelsen træffes den i artikel 85, stk. 2, litra k), omhandlede afgørelse med enstemmighed.
2. Hvert medlem, som udpeges i henhold til artikel 86, stk. 1, har én stemme. Hvis et medlem ikke er til stede, har suppleanten stemmeret. Hverken observatørerne eller agenturets administrerende direktør deltager i afstemningen.
3. Bestyrelsens forretningsorden fastlægger de nærmere afstemningsregler, især betingelserne for, hvornår et medlem kan handle på et andet medlems vegne, og eventuelle krav om beslutningsdygtighed, hvor dette er relevant.
4. Afgørelser vedrørende budgetmæssige eller menneskelige ressourcer vedtages kun, hvis Kommissionen stemmer for dem.

Artikel 90

Forretningsudvalget

1. Bestyrelsen bistås af et forretningsudvalg.
2. Forretningsudvalget skal:
 - a) forberede de afgørelser, der skal træffes af bestyrelsen
 - b) sammen med bestyrelsen sikre passende opfølgning på resultaterne og henstillingerne fra de interne eller eksterne revisionsberetninger og evalueringer samt fra undersøgelser, der foretages af OLAF
 - c) bistå og rådgive den administrerende direktør i gennemførelsen af bestyrelsens afgørelser med henblik på at styrke overvågningen af den administrative og budgetmæssige forvaltning, dog uden at det berører den administrerende direktørs ansvar, jf. artikel 91
3. Hvis det er nødvendigt i hastende tilfælde, kan forretningsudvalget træffe visse midlertidige afgørelser på bestyrelsens vegne, navnlig vedrørende den administrative forvaltning, herunder suspendering af delegationen af ansættelsesmyndighedsbeføjelser, og budgetanliggender. De henvises til bestyrelsens først kommende møde med henblik på at blive bekræftet.
4. Forretningsudvalget skal bestå af bestyrelsens formand, to repræsentanter for Kommissionen og seks andre medlemmer, som udpeges af bestyrelsen blandt dens medlemmer med stemmeret. Bestyrelsens formand skal også være formand for forretningsudvalget. Den administrerende direktør deltager i forretningsudvalgets møder, men har ikke stemmeret. Det rådgivende organ kan udpege et af sine medlemmer som observatør.
5. Varigheden af mandatet for forretningsudvalgets medlemmer er den samme som for medlemmerne af bestyrelsen. Mandatperioden for forretningsudvalgets medlemmer udløber, når deres medlemskab af bestyrelsen ophører.
6. Forretningsudvalget holder mindst ét ordinært møde hver tredje måned. Den træder desuden sammen på formandens initiativ eller efter anmodning fra dens medlemmer.
7. Bestyrelsen vedtager forretningsudvalgets forretningsorden.

Den administrerende direktørs ansvarsområder

1. Den administrerende direktør forestår ledelsen af agenturet. Den administrerende direktør står til ansvar over for bestyrelsen. Med forbehold af Kommissionens, bestyrelsens og forretningsudvalgets beføjelser er den administrerende direktør uafhængig i udførelsen af sit hverv og må hverken søge eller modtage instruktioner fra regeringer eller andre organer.
2. Den administrerende direktør aflægger rapport til Europa-Parlamentet om udførelsen af sit hverv, når han anmodes herom. Rådet kan anmode den administrerende direktør om at aflægge rapport om udførelsen af dennes hverv.
3. Den administrerende direktør er ansvarlig for udførelsen af de opgaver, der pålægges agenturet ved denne forordning og andre EU-retsakter. Den administrerende direktør er navnlig ansvarlig for:
 - a) at godkende agenturets foranstaltninger, jf. artikel 65, inden for rammerne af denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf
 - b) at træffe afgørelse om undersøgelser, inspektioner og andre overvågningsaktiviteter, jf. artikel 71 og 73
 - c) at træffe afgørelse om tildeling af opgaver til kvalificerede organer i overensstemmelse med artikel 58, stk. 1, og om gennemførelse af undersøgelser på agenturets vegne af kompetente nationale myndigheder eller kvalificerede organer, jf. artikel 71, stk. 1
 - d) at træffe de nødvendige foranstaltninger vedrørende agenturets aktiviteter i forbindelse med internationalt samarbejde, jf. artikel 77
 - e) at tage alle nødvendige skridt, herunder vedtagelse af interne administrative instrukser og offentliggørelse af meddelelser, for at sikre, at agenturet fungerer korrekt i overensstemmelse med denne forordning
 - f) gennemførelse af bestyrelsens afgørelser
 - g) udarbejdelse af en konsolideret årlig aktivitetsrapport om agenturets aktiviteter og forelæggelse heraf for bestyrelsen til godkendelse
 - h) at udarbejde et udkast til overslag over agenturets indtægter og udgifter i henhold til artikel 109 og gennemføre agenturets budget i henhold til artikel 110
 - i) at delegere sine beføjelser til andre medlemmer af agenturets personale. Kommissionen fastlægger nærmere bestemmelserne for delegation ved hjælp af gennemførelsesretsakter, der vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2
 - j) forberedelse af det programmeringsdokument, der henvises til i artikel 106, stk. 1, og forelæggelse heraf for bestyrelsen til godkendelse efter indhentning af Kommissionens udtalelse
 - k) gennemførelse af programmeringsdokumentet, jf. artikel 106, stk. 1, og aflæggelse af rapport til bestyrelsen om dets gennemførelse
 - l) forberedelse af en handlingsplan som opfølgning på konklusionerne i de interne eller eksterne revisions- og evalueringsrapporter og undersøgelser fra OLAF samt aflæggelse af en statusrapport to gange om året til Kommissionen og regelmæssigt til bestyrelsen og forretningsudvalget

- m) at beskytte Unionens finansielle interesser gennem forholdsregler til at forebygge svig, korruption og enhver anden ulovlig aktivitet, gennem effektiv kontrol og, hvis der konstateres uregelmæssigheder, inddrive uretmæssigt udbetalte beløb, om nødvendigt gennem administrative og finansielle sanktioner, der er effektive og forholdsmæssige og har en afskrækkende virkning
 - n) udarbejdelse af agenturets strategi til bekæmpelse af svig og forelæggelse heraf for bestyrelsen til godkendelse
 - o) udarbejdelse af udkast til finansielle bestemmelser for agenturet
 - p) forberedelse af den europæiske plan for luftfartssikkerhed og dens efterfølgende ajourføringer, og forelæggelse heraf for bestyrelsen til godkendelse
 - q) at aflægge rapport til bestyrelsen om gennemførelsen af den europæiske plan for luftfartssikkerhed
 - r) at besvare anmodninger om bistand fra Kommissionen fremsat i overensstemmelse med denne forordning
 - s) at godkende overførsler af ansvarsområder til agenturet i overensstemmelse med artikel 53 og 54
 - t) den daglige administration af agenturet.
4. Den administrerende direktør er også ansvarlig for at beslutte, om det er nødvendigt at etablere et eller flere lokale kontorer i en eller flere medlemsstater med henblik på at udføre agenturets opgaver på en sikker og effektiv måde. Denne beslutning kræver forudgående samtykke fra Kommissionen, bestyrelsen og medlemsstaten, hvis et lokalt kontor skal oprettes. Beslutningen fastsætter omfanget af de aktiviteter, der skal udføres af det lokale kontor, således at unødige omkostninger og overlapning af agenturets administrative funktioner undgås.

Artikel 92

Den administrerende direktør

1. Den administrerende direktør ansættes i en stilling som midlertidigt ansat ved agenturet i henhold til artikel 2, litra a), i ansættelsesvilkårene for øvrige ansatte.
2. Den administrerende direktør udnævnes på grundlag af kvalifikationer, dokumenteret kompetence og erfaring af relevans for civil luftfart af bestyrelsen på grundlag af en kandidatliste, der udarbejdes af Kommissionen efter en åben og gennemsigtig udvælgelsesprocedure.

Ved indgåelsen af kontrakten med den administrerende direktør repræsenteres agenturet af formanden for bestyrelsen.

Før udnævnelsen kan den ansøger, bestyrelsen har valgt, opfordres til at afgive en udtalelse til det kompetente udvalg i Europa-Parlamentet og besvare spørgsmål fra udvalgsmedlemmerne.
3. Den administrerende direktørs ansættelsesperiode er fem år. Ved udgangen af denne periode foretager Kommissionen en vurdering, der tager evalueringen af den administrerende direktørs arbejde og agenturets fremtidige opgaver og udfordringer i betragtning.
4. Bestyrelsen kan forlænge den administrerende direktørs ansættelsesperiode én gang efter forslag fra Kommissionen, der tager udgangspunkt i den i stk. 3 omhandlede

evaluerende, dog højst for en periode på fem år. Inden den administrerende direktørs ansættelsesperiode forlænges, underretter bestyrelsen Europa-Parlamentet, hvis den har til hensigt at forlænge den administrerende direktørs ansættelsesperiode. I måneden inden en sådan forlængelse kan den administrerende direktør opfordres til at afgive en udtalelse til det kompetente udvalg i Europa-Parlamentet og besvare spørgsmål fra udvalgsmedlemmerne.

5. En administrerende direktør, hvis ansættelsesperiode er blevet forlænget, kan ikke deltage i endnu en udvælgelsesprocedure til samme stilling ved udløbet af den samlede periode.
6. Den administrerende direktør kan kun afskediges ved en afgørelse truffet af bestyrelsen på forslag af Kommissionen.
7. Afgørelser om udnævnelse af den administrerende direktør, forlængelse af dennes ansættelsesperiode og afskedigelse træffes af bestyrelsen med et flertal på to tredjedele af de stemmeberettigede bestyrelsesmedlemmer.
8. Den administrerende direktør kan bistås af en eller flere direktører. Hvis den administrerende direktør er fraværende eller forhindret, træder en af direktørerne i vedkommendes sted.

Artikel 93

Klagenævnets beføjelser

1. Der nedsættes et eller flere klagenævn, som skal indgå i agenturets administrative struktur. Kommissionen træffer afgørelse om antallet af klagenævn og de opgaver, som det eller de tildeles ved hjælp af gennemførelsesretsakter, som vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2.
2. Klagenævnet eller -nævnene tager stilling til klager over de afgørelser, der er omhandlet i artikel 97. Klagenævnet eller -nævnene træder sammen efter behov.

Artikel 94

Klagenævnets sammensætning

1. Et klagenævn består af en formand og to andre medlemmer.
2. Formanden og de andre medlemmer har suppleanter, der repræsenterer dem i deres fravær.
3. Formanden, de andre medlemmer og deres suppleanter udnævnes af bestyrelsen på grundlag af en liste over kvalificerede ansøgere, som Kommissionen har opstillet.
4. Når klagenævnet skønner, at en klage tilsiger det, kan det anmode bestyrelsen om at udpege yderligere to medlemmer og deres suppleanter fra den liste, der er omhandlet i stk. 3.
5. Kommissionen træffer afgørelse om de kvalifikationer, som medlemmerne af hvert enkelt klagenævn skal være i besiddelse af, deres status og kontraktlige forhold til agenturet, de enkelte medlemmers beføjelser i afgørelsernes forberedelsesfase og afstemningsbetingelserne. Kommissionen træffer afgørelse ved hjælp af gennemførelsesretsakter, der vedtages efter rådgivningsproceduren i artikel 116, stk. 2.

Artikel 95

Klagenævnets medlemmer

1. Varigheden af mandatperioden for medlemmerne af et klagenævn, herunder formanden og suppleanterne, er på fem år og kan forlænges med yderligere fem år.
2. Klagenævnets medlemmer er uafhængige. Når de træffer afgørelse må de hverken søge eller modtage instrukser fra nogen regering eller noget andet organ.
3. Medlemmerne af et klagenævn må ikke udføre andre opgaver i agenturet. Medlemmerne af klagenævnet kan være deltidsansatte.
4. Medlemmerne af klagenævnet må ikke fratages deres hverv eller fjernes fra listen over kvalificerede ansøgere i mandatperioden, medmindre der er vægtige grunde dertil, og Kommissionen træffer afgørelsen desangående efter udtalelse fra bestyrelsen.

Artikel 96

Inhabilitet

1. Klagenævnets medlemmer deltager ikke i klagesager, hvis de har en personlig interesse i disse sager, hvis de tidligere har optrådt som repræsentanter for en af sagens parter, eller hvis de har været med til at træffe den påklagede afgørelse.
2. Hvis et medlem af et klagenævn finder, at han eller hun af en af de i stk. 1 nævnte eller andre grunde ikke bør deltage i en klagesag, underretter vedkommende klagenævnet herom.
3. Enhver part i en klagesag kan gøre indsigelse mod et hvilken som helst medlem af klagenævnet med henvisning til en hvilken som helst af de i stk. 1 omhandlede grunde, eller hvis medlemmet mistænkes for partiskhed. En sådan indsigelse tages ikke til følge, hvis den pågældende part i klagesagen har indledt proceduren vel vidende, at der forelå en indsigelsesgrund. Der kan ikke gøres indsigelse med henvisning til medlemmernes nationalitet.
4. Klagenævnet træffer uden deltagelse af det berørte medlem afgørelse om, hvordan det skal forholde sig i de i stk. 2 og 3 omhandlede tilfælde. Når klagenævnet træffer denne afgørelse, afløses det berørte medlem af sin suppleant.

Artikel 97

Afgørelser, der kan påklages

1. Afgørelser, som agenturet har truffet i henhold til artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 eller 115, kan påklages.
2. Klager, der indgives i henhold til stk. 1, har ikke opsættende virkning. Agenturet kan dog, hvis det skønner, at omstændighederne tillader det, udsætte gennemførelsen af den påklagede afgørelse.
3. En afgørelse, som ikke afslutter sagsbehandlingen i forhold til en af parterne, kan kun påklages sammen med den endelige afgørelse, medmindre der i afgørelsen gives adgang til særskilt klage.

Artikel 98

Klageberettigede personer

Enhver fysisk eller juridisk person kan indbringe klage over en afgørelse, der er rettet til vedkommende, eller som, selv om den har form af en afgørelse rettet til en anden person, berører førstnævnte person umiddelbart og individuelt. Sagens parter kan være parter i klagesagen.

Artikel 99

Klagefrist og formkrav

Klagen, som ledsages af en begrundet erklæring, indgives skriftligt til klagenævnets sekretariat senest to måneder efter, at foranstaltningen er meddelt den pågældende eller, hvis dette ikke er sket, senest to måneder efter, at den pågældende har fået kendskab til den.

Artikel 100

Berigtigelse af afgørelser

1. Inden klagen behandles, giver klagenævnet agenturet mulighed for at revidere sin afgørelse. Hvis den administrerende direktør mener, at klagen er begrundet, berigtiger han eller hun afgørelsen senest to måneder efter at have modtaget underretning herom. Det gælder dog ikke, hvis den klagende part har en modpart i klagesagen.
2. Hvis afgørelsen ikke berigtiges, afgør agenturet straks, om det vil udsætte gennemførelsen af afgørelsen, jf. artikel 97, stk. 2.

Artikel 101

Behandling af klager

1. Klagenævnet vurderer, om klagen kan behandles, og om den er begrundet.
2. Klagenævnet skal ved behandlingen af klagen, jf. stk. 1, handle hurtigt. Det skal, så ofte det er påkrævet, opfordre klagesagens parter til inden for en fastsat frist at fremsætte deres bemærkninger til dets meddelelser eller til meddelelser fra de øvrige parter i klagesagen. Klagenævnet kan beslutte at afholde mundtlig høring, enten på eget initiativ eller efter begrundet anmodning fra en af klagesagens parter.

Artikel 102

Afgørelse af klagen

Finder klagenævnet, at klagen ikke kan behandles, eller at klagen ikke er begrundet, afviser det klagen. Finder klagenævnet, at klagen kan behandles, og at klagen er begrundet, henviser det sagen til agenturet. Agenturet træffer en ny begrundet afgørelse under hensyntagen til klagenævnets afgørelse.

Artikel 103

Indbringelse af klager for Den Europæiske Unions Domstol

1. Der kan indbringes klager for Den Europæiske Unions Domstol med henblik på annullation af retligt bindende retsakter vedtaget af agenturet, manglende handling og, jf. artikel 84, agenturets ansvar uden for kontraktforhold samt i henhold til en voldgiftsbestemmelse agenturets ansvar i kontraktforhold for skader det har forvoldt.
2. Klager med henblik på annullering af afgørelser, som agenturet har truffet i henhold til artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 eller 115, kan først indbringes for Den Europæiske Unions Domstol, når alle agenturets interne klagemuligheder er udtømt.
3. Medlemsstaterne og EU-institutionerne kan påklage agenturets afgørelser direkte for Den Europæiske Unions Domstol, uden først at skulle udtømme agenturets interne klagemuligheder.
4. Agenturet træffer alle de fornødne foranstaltninger til at efterkomme Den Europæiske Unions Domstols afgørelse.

AFDELING III

ARBEJDSMETODER

Artikel 104

Procedurer for udarbejdelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på og vejledende materiale

1. Bestyrelsen fastlægger 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 65, stk. 1 og 3.
Disse procedurer skal:
 - a) trække på den ekspertise, som de kompetente nationale myndigheder råder over
 - b) om nødvendigt inddrage eksperter fra de relevante interesserede parter, eller trække på ekspertise fra 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 65, stk. 1 og 3, udarbejder udtalelser, certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på og vejledende materiale, skal det fastlægge en procedure for forudgående høring af medlemsstaterne. Med henblik herpå kan det oprette en arbejdsgruppe, hvortil hver medlemsstat har ret til at udpege en ekspert. Hvis der er behov for konsultationer vedrørende militære aspekter, skal agenturet også involvere Det Europæiske Forsvarsagentur. Hvis der er behov for høring om eventuelle samfundsmæssige virkninger af agenturets foranstaltninger, skal det involvere interesserede parter, herunder arbejdsmarkedsparterne i EU.
3. Agenturet offentliggør udtalelser, certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på og vejledende materiale, som er udarbejdet i henhold

til artikel 65, stk. 1 og 3, og de procedurer, der er fastsat i denne artikels stk. 1, i en officiel publikation udgivet af agenturet.

Artikel 105

Afgørelsesprocedurer

1. Bestyrelsen fastlægger gennemsigtige procedurer for, hvorledes de enkelte afgørelser i henhold til artikel 65, stk. 4, træffes.
Disse procedurer skal navnlig:
 - a) sikre høring af fysiske og juridiske personer, der berøres af afgørelsen, og af eventuelle andre parter, som er umiddelbart og individuelt berørt heraf
 - b) sikre, at afgørelsen meddeles til fysiske og juridiske personer, og at den offentliggøres, jf. kravene i artikel 112 og 121, stk. 2
 - c) sikre, at den fysiske eller juridiske person, som en afgørelse er rettet til, og eventuelle andre parter i sagen underrettes om de retsmidler, som de pågældende har adgang til i henhold til denne forordning
 - d) sikre, at afgørelsen er begrundet.
2. Bestyrelsen indfører procedurer, der præciserer de betingelser, på hvilke afgørelser meddeles til de pågældende personer, og indeholder oplysninger om tilgængelige appelprocedurer i henhold til denne forordning.

Artikel 106

Årlig og flerårig programmering

1. Senest den 31. december hvert år vedtager bestyrelsen i henhold til artikel 85, stk. 2, litra c), et programmeringsdokument med flerårig og årlig programmering på grundlag af et udkast fremlagt af den administrerende direktør, idet der tages hensyn til Kommissionens udtalelse og efter at have hørt Europa-Parlamentet i forbindelse med den flerårige programmering. Den fremsender det til Europa-Parlamentet, Rådet og Kommissionen.
Programmeringsdokumentet bliver definitivt efter den endelige vedtagelse af det almindelige budget, og om nødvendigt justeres det i overensstemmelse hermed.
2. Det årlige arbejdsprogram skal indeholde detaljerede mål og forventede resultater, herunder resultatindikatorer. Det skal også indeholde en beskrivelse af de foranstaltninger, der skal finansieres, og oplysninger om de finansielle ressourcer og personaleressourcer, der afsættes til hver foranstaltning, i overensstemmelse med principperne om aktivitetsbaseret budgetlægning og -forvaltning, som angiver, hvilke aktiviteter der skal finansieres via budgettet, og hvilke aktiviteter, der skal finansieres via afgifter og gebyrer, som agenturet modtager. Det årlige arbejdsprogram skal være i overensstemmelse med det i stk. 4 nævnte flerårige arbejdsprogram. Det skal klart anføres i programmet, hvilke opgaver der er blevet tilføjet, ændret eller slettet i forhold til det foregående finansår. Den årlige programmering omfatter agenturets strategi for dets aktiviteter, som har forbindelse til internationalt samarbejde i overensstemmelse med artikel 77, og agenturets foranstaltninger som følge af dets strategi.

3. Bestyrelsen ændrer det vedtagne årlige arbejdsprogram, hvis agenturet tillægges nye opgaver.

Væsentlige ændringer af det årlige arbejdsprogram vedtages efter samme procedure som det oprindelige årlige arbejdsprogram. Bestyrelsen kan delegerede beføjelsen til at foretage ikke-væsentlige ændringer i det årlige arbejdsprogram til den administrerende direktør.

4. Det flerårige arbejdsprogram skal indeholde den overordnede strategiske programmering, herunder mål, forventede resultater og resultatindikatorer. Det skal også indeholde programmeringen af ressourcer, herunder det flerårige budget og personale.

Programmeringen af ressourcer ajourføres årligt. Den strategiske programmering ajourføres efter behov, særlig med henblik på at tage højde for resultatet af den evaluering, der er nævnt i artikel 113.

Artikel 107

Konsolideret årlig aktivitetsrapport

1. I den konsoliderede årlige aktivitetsrapport beskrives det, hvorledes agenturet har gennemført sit årlige arbejdsprogram, og forvaltet sit budget og sine personaleressourcer. Den skal indeholde klare oplysninger om, hvilke af agenturets mandater og opgaver, der er blevet tilføjet, ændret eller ikke videreføres i forhold til året før.
2. Aktivitetsrapporten indeholder en redegørelse for agenturets aktiviteter og en evaluering af resultaterne heraf i forhold til målsætningerne, resultatindikatorerne og tidsplanen, risiciene ved de udførte aktiviteter, anvendelsen af ressourcerne og agenturets generelle drift, samt de interne kontrolsystemers effektivitet og produktivitet. Den beskriver også, hvilke aktiviteter, der er finansieret via budgettet, og hvilke aktiviteter, der er finansieret via afgifter og gebyrer, som agenturet modtager.

Artikel 108

Åbenhed og kommunikation

1. Forordning (EF) nr. 1049/2001 finder anvendelse på agenturets dokumenter. Dette gælder med forbehold af reglerne om adgang til data og oplysninger, der er fastsat i forordning (EU) nr. 376/2014 og i de gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag af artikel 61, stk. 4, og artikel 63, stk. 8.
2. Agenturet kan tage initiativ til kommunikationsaktiviteter på eget initiativ inden for sit kompetenceområde. Det sikrer navnlig, at den brede offentlighed og alle interesserede parter ud over den offentliggørelse, der er omhandlet i artikel 104, stk. 3, hurtigt får objektive, pålidelige og letforståelige oplysninger om agenturets arbejde. Agenturet sikrer, at allokeringen af ressourcer til kommunikationsaktiviteter ikke må være til skade for en effektiv udførelse af de opgaver, der er omhandlet i artikel 64.
3. Agenturet oversætter om nødvendigt sikkerhedsrelevant materiale til Unionens officielle sprog. De kompetente nationale myndigheder bistår agenturet med effektivt at kommunikere relevante sikkerhedsoplysninger inden for deres respektive ansvarsområder og på deres respektive sprog.

4. Alle fysiske og juridiske personer har ret til at henvende sig skriftligt til agenturet på alle officielle EU-sprog, og de har ret til at modtage et svar på samme sprog.
5. De oversættelsesopgaver, der er påkrævet i forbindelse med agenturets virksomhed, udføres af Oversættelsescentret for Den Europæiske Unions Organer.

AFDELING IV

FINANSIELLE BESTEMMELSER

Artikel 109

Budget

1. Med forbehold af andre indtægter, omfatter agenturets indtægter:
 - a) et bidrag fra Unionen
 - b) et bidrag fra ethvert europæisk tredjeland, som Unionen har indgået de i artikel 118 omhandlede aftaler med
 - c) gebyrer, der betales af dem, der ansøger om og indehaver certifikater udstedt af agenturet, og af de personer, som har registreret erklæringer hos agenturet
 - d) betaling for offentliggørelse, uddannelse og andre tjenester og behandling af klager, som foretages af agenturet,
 - e) eventuelle frivillige finansielle bidrag fra medlemsstaterne, tredjelande eller andre organer, under forudsætning af at sådanne bidrag ikke bringer agenturets uafhængighed og uvildighed i fare
 - f) betaling foretaget i overensstemmelse med forordning (EU) nr. (XXXX/XXX) om gennemførelse af det fælles europæiske luftrum for relevante ATM/ANS-myndighedsopgaver, og
 - g) tilskud.
2. Agenturets udgifter omfatter udgifter til personale, administration, infrastruktur og driftsudgifter. For så vidt angår driftsudgifter, kan budgetmæssige forpligtelser for foranstaltninger, der løber over mere end ét regnskabsår, om nødvendigt opdeles på flere år i årlige trancher.
3. Indtægter og udgifter skal balancere.
4. Budgetterne for reguleringsaktiviteter og de afgifter, der pålægges og opkræves for certificeringsaktiviteter, og gebyrer, der opkræves af agenturet, behandles separat i agenturets regnskab.
5. Agenturet skal planlægge sit personalebehov og forvalte ressourcer hidrørende fra afgifter og gebyrer, således at det er i stand til hurtigt at reagere på ændringer i indtægten fra afgifter og gebyrer.
6. Hvert år udarbejder den administrerende direktør et udkast til overslag over agenturets indtægter og udgifter for det følgende regnskabsår, der skal omfatte et udkast til stillingsfortegnelse, og sender det til bestyrelsen. Udkastet til stillingsfortegnelse skal for regnskabsposter, der finansieres via afgifter og gebyrer, være baseret på et begrænset antal indikatorer, der er godkendt af Kommissionen til

at måle agenturets arbejdsbyrde og effektivitet, og heri fastsættes de ressourcer, der er behov for med henblik på rettidigt og effektivt at efterkomme efterspørgslen efter certificering og andre af agenturets aktiviteter, herunder de aktiviteter, der hidrører fra overførsler af ansvarsområder i overensstemmelse med artikel 53, 54 og 55. Bestyrelsen vedtager på grundlag af udkastet et foreløbigt udkast til overslag over agenturets indtægter og udgifter for det følgende regnskabsår. Det foreløbige udkast til overslag over agenturets indtægter og udgifter sendes senest den 31. januar hvert år til Kommissionen.

7. Bestyrelsen sender senest den 31. marts det endelige udkast til overslag over agenturets indtægter og udgifter, som indeholder udkastet til stillingsfortegnelse samt det foreløbige arbejdsprogram, til Kommissionen og de europæiske tredjelande, som Unionen har indgået internationale aftaler med, jf. artikel 118.
8. Kommissionen sender overslaget til budgetmyndigheden sammen med forslaget til Den Europæiske Unions almindelige budget.
9. På grundlag af overslaget opfører Kommissionen de beløb, som den anser for nødvendige på baggrund af stillingsfortegnelsen, og det tilskud, der skal ydes over det almindelige budget, i forslaget til Den Europæiske Unions almindelige budget, som forelægges for budgetmyndigheden i henhold til artikel 313 og 314 i TEUF.
10. Budgetmyndigheden godkender bevillingerne til bidrag til agenturet og vedtager agenturets stillingsfortegnelse.
11. Budgettet vedtages af bestyrelsen. Budgettet bliver definitivt efter den endelige vedtagelse af Den Europæiske Unions almindelige budget. Det justeres i givet fald i overensstemmelse hermed.
12. 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, og den underretter Kommissionen herom. Bestemmelserne i Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 1271/2013²⁵ finder anvendelse på ethvert ejendomsprojekt, for hvilket det er sandsynligt, at det har en væsentlig virkning på agenturets budget.

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 110

Gennemførelse af og kontrol med budgettet

1. Den administrerende direktør gennemfører agenturets budget.
2. Agenturets regnskabsfører sender senest den 1. marts efter det afsluttede regnskabsår det foreløbige årsregnskab til Kommissionens regnskabsfører og Revisionsretten. Agenturets regnskabsfører sender også en beretning om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning for det pågældende regnskabsår til Kommissionens

²⁵

Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 1271/2013 af 30. september 2013 om rammefinansforordningen for de organer, der er omhandlet i artikel 208 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 (EUT L 328 af 7.12.2013, s. 42).

regnskabsfører inden den 1. marts i det efterfølgende regnskabsår. Kommissionens regnskabsfører konsoliderer de foreløbige årsregnskaber for institutionerne og de decentraliserede organer i overensstemmelse med artikel 147 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012²⁶.

3. Senest den 31. marts efter hvert regnskabsår videregiver den administrerende direktør beretningen om den budgetmæssige og økonomiske forvaltning for det pågældende regnskabsår til Kommissionen, Revisionsretten, Europa-Parlamentet og Rådet.
4. I henhold til artikel 148 i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 opstiller regnskabsføreren ved modtagelsen af Revisionsrettens bemærkninger om agenturets foreløbige årsregnskab på eget ansvar agenturets endelige årsregnskab, og den administrerende direktør sender det til bestyrelsen med henblik på udtalelse.
5. Bestyrelsen afgiver udtalelse om agenturets endelige årsregnskab.
6. Regnskabsføreren sender senest den 1. juli efter det afsluttede regnskabsår det endelige årsregnskab ledsaget af bestyrelsens udtalelse til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen og Revisionsretten.
7. Det endelige regnskab offentliggøres i *Den Europæiske Unions Tidende* senest den 15. november i det følgende år.
8. Den administrerende direktør sender senest den 30. september Revisionsretten et svar på dennes bemærkninger. Den administrerende direktør sender desuden en kopi af svaret til bestyrelsen og Kommissionen.
9. Hvis Europa-Parlamentet anmoder om det, forelægger den administrerende direktør det alle de oplysninger, der er nødvendige for, at dechargeproceduren vedrørende det pågældende regnskabsår kan forløbe tilfredsstillende, jf. artikel 165, stk. 3, i forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012.
10. Efter henstilling fra Rådet, der træffer afgørelse med kvalificeret flertal, meddeler Europa-Parlamentet inden den 15. maj i år N + 2 den administrerende direktør decharge for gennemførelsen af budgettet for regnskabsår N.

Artikel 111

Bekæmpelse af svig

1. Bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013²⁷ finder ubegrænset anvendelse i forbindelse med bekæmpelsen af svig, korruption og andre retsstridige handlinger.
2. Agenturet tiltræder den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 mellem Europa-Parlamentet, Rådet for Den Europæiske Union og Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber om de interne undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF)²⁸ inden for seks måneder efter *[OP indsæt venligst*

²⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU, Euratom) nr. 966/2012 af 25. oktober 2012 om de finansielle regler vedrørende Unionens almindelige budget (EUT L 298 af 26.10.2012, s. 1).

²⁷ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF, Euratom) nr. 883/2013 af 11. september 2013 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 og Rådets forordning (Euratom) nr. 1074/1999 (EUT L 248 af 18.9.2013, s. 1).

²⁸ EFT L 136 af 31.5.1999, s. 15.

den nøjagtige dato, der henvises til i artikel 127] og vedtager de tilsvarende bestemmelser, som finder anvendelse på agenturets personale, ved hjælp af skabelonen i bilag til aftalen.

3. Revisionsretten har beføjelse til gennem bilagskontrol og kontrol på stedet at kontrollere alle tilskudsmodtagere, kontrahenter og underkontrahenter, der har modtaget EU-midler gennem agenturet.
4. OLAF kan efter bestemmelserne og procedurerne i forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 og Rådets forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96²⁹ foretage undersøgelser, herunder kontrol og inspektion på stedet, for at klarlægge, om der er begået svig, bestikkelse eller andre ulovlige aktiviteter, der berører Unionens finansielle interesser, i forbindelse med tilskud eller kontrakter, der finansieres af agenturet.
5. Med forbehold af stk. 1, 2, 3 og 4 skal samarbejdsaftaler med tredjelande og med internationale organisationer, kontrakter, aftaler om tilskud og afgørelser om tilskud indeholde bestemmelser, som udtrykkeligt giver Revisionsretten og OLAF beføjelse til at gennemføre sådanne revisioner og undersøgelser i overensstemmelse med deres respektive beføjelser.

Artikel 112

Sikkerhedsregler for beskyttelse af klassificerede oplysninger og ikke-klassificerede følsomme oplysninger

Agenturet vedtager egne sikkerhedsprincipper, der svarer til Kommissionens sikkerhedsforskrifter til beskyttelse af EU-klassificerede oplysninger (EUCI) og følsomme ikke-klassificerede oplysninger, som fastsat i Kommissionens afgørelse (EU, Euratom) 2015/443³⁰ og 2015/444³¹. Agenturets sikkerhedsregler omfatter blandt andet bestemmelser om udveksling, behandling og opbevaring af sådanne oplysninger.

Artikel 113

Evaluerings

1. Senest den [*fem år efter den dato, der henvises til i artikel 127 – OP indsæt venligst den præcise dato*] og hver femte år herefter bestiller Kommissionen en evaluering i overensstemmelse med Kommissionens retningslinjer for at vurdere agenturets resultater i forhold til dets målsætninger, mandat og opgaver. Evalueringen skal navnlig vurdere et eventuelt behov for at ændre agenturets mandat og de finansielle følger af en sådan ændring.
2. Hvis Kommissionen finder, at der ikke længere er grund til at videreføre agenturet med de målsætninger, det mandat og de opgaver, agenturet er tillagt, kan den foreslå, at denne forordning ændres eller ophæves.

²⁹ Rådets Forordning (Euratom, EF) nr. 2185/96 af 11. november 1996 om Kommissionens kontrol og inspektion på stedet med henblik på beskyttelse af De Europæiske Fællesskabers finansielle interesser mod svig og andre uregelmæssigheder (EFT L 292 af 15.11.1996, s. 2).

³⁰ Kommissionens afgørelse (EU, Euratom) 2015/443 af 13. marts 2015 om sikkerhedsbeskyttelse i Kommissionen (EUT L 72 af 17.3.2015, s. 41).

³¹ Kommissionens afgørelse (EU, Euratom) 2015/444 af 13. marts 2015 om reglerne for sikkerhedsbeskyttelse af EU's klassificerede informationer (EUT L 72 af 17.3.2015, s. 53).

3. Kommissionen sender resultaterne af evalueringen og dens konklusioner til Europa-Parlamentet, Rådet og bestyrelsen. Resultaterne af evalueringen offentliggøres.

Artikel 114

Finansielle bestemmelser

De finansielle bestemmelser for agenturet vedtages af bestyrelsen efter høring af Kommissionen. De må ikke afvige fra Kommissionens delegerede forordning (EU) nr. 1271/2013, medmindre dette er strengt nødvendigt for agenturets drift, og Kommissionen på forhånd har givet sit samtykke.

Artikel 115

Gebyrer og afgifter

1. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 117 for på grundlag af stk. 3, 4, 5 og 6 at fastlægge nærmere bestemmelser for de afgifter og gebyrer, der opkræves af agenturet.
2. Kommissionen skal høre agenturet, før den vedtager de i stk. 1 nævnte regler.
3. I de i stk. 1 nævnte bestemmelser fastsættes især, hvilke opgaver der i henhold til artikel 109, stk. 1, litra c) og d), skal opkræves gebyrer og afgifter for, gebyrernes og afgifternes størrelse samt betalingsmåden.
4. Der opkræves gebyrer og afgifter for:
 - a) udstedelse og fornyelse af certifikater og registrering af erklæringer foretaget af agenturet i henhold til denne forordning, samt tilsynsaktiviteter vedrørende de aktiviteter, som vedrører ovennævnte certifikater og erklæringer
 - b) offentliggørelser, uddannelser og levering af enhver anden af agenturets tjenester, som skal afspejle de faktiske omkostninger for hver enkelt af de forskellige tjenester, og
 - c) behandling af klager.Alle gebyrer og afgifter angives og betales i euro.
5. Afgifter og gebyrer fastsættes på et niveau, som sikrer, at den dermed forbundne indtægt dækker alle omkostninger i forbindelse med de leverede tjenester, og at der ikke genereres et betydeligt overskud. Alle agenturets personalerelaterede udgifter i forbindelse med opgaverne i stk. 3, herunder arbejdsgiverens pro-rata indbetaling til pensionsordninger, skal være afspejlet i disse omkostninger. Afgifter og gebyrer er formålsbestemte indtægter for agenturet for aktiviteter, der vedrører tjenester, for hvilke der betales gebyrer og afgifter.
6. Budgetoverskud, der genereres gennem afgifter og gebyrer, skal finansiere fremtidige aktiviteter, der vedrører afgifter og gebyrer, eller opveje tab. Hvis der gentagne gange opstår et betydeligt positivt eller negativt budgetresultat, revideres afgifternes og gebyrernes niveau.

KAPITEL VI

AFSLUTTENDE BESTEMMELSER OG OVERGANGSBESTEMMELSER

Artikel 116

Udvalgsprocedure

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, anvendes artikel 4 i forordning (EU) nr. 182/2011.
3. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 5 i forordning (EU) nr. 182/2011.
4. Når der henvises til dette stykke, anvendes artikel 8 i forordning (EU) nr. 182/2011 sammenholdt med dennes artikel 4.

Artikel 117

Udøvelse af de delegerede beføjelser

1. Beføjelsen til at vedtage delegerede retsakter tillægges Kommissionen på de i denne artikel fastsatte betingelser.
2. Kommissionen tillægges beføjelser til at vedtage de delegerede retsakter, der er omhandlet i artikel 2, stk. 3, litra d), artikel 18, artikel 25, artikel 28, artikel 34, artikel 39, artikel 44, artikel 47, artikel 50, artikel 51, stk. 10, artikel 52, stk. 5, artikel 72, stk. 4, og artikel 115, stk. 1, i en ubegrænset periode.
3. Den delegation af beføjelser, der fremgår af artikel 2, stk. 3, litra d), artikel 18, artikel 25, artikel 28, artikel 34, artikel 39, artikel 44, artikel 47, artikel 50, artikel 51, stk. 10, artikel 52, stk. 5, artikel 72, stk. 4, og artikel 115, stk. 1, 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 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. Når Kommissionen vedtager en delegeret retsakt, giver den samtidigt Europa-Parlamentet og Rådet meddelelse herom.
5. En delegeret retsakt vedtaget i henhold til artikel 2, stk. 3, litra d), artikel 18, artikel 25, artikel 28, artikel 34, artikel 39, artikel 44, artikel 47, artikel 50, artikel 51, stk. 10, artikel 52, stk. 5, artikel 72, stk. 4, og artikel 115, stk. 1, 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 118

Europæiske tredjelandes deltagelse

Europæiske tredjelande, som er kontraherende parter i Chicagokonventionen og har indgået internationale aftaler med Den Europæiske Union, som indebærer, at de anvender EU-retten på det område, der er omfattet af denne forordning, kan deltage i agenturet.

Disse internationale aftaler kan omfatte bestemmelser, der præciserer arten og omfanget af disse europæiske tredjelandes deltagelse i agenturets arbejde, herunder bestemmelser om finansielle bidrag og personale. Agenturet kan i overensstemmelse med artikel 77, stk. 2, indføre samarbejdsordninger med den kompetente myndighed i det pågældende europæiske tredjeland med henblik på at give disse bestemmelser virkning.

Artikel 119

Hjemstedsaftale og driftsvilkår

1. De nødvendige bestemmelser vedrørende de lokaler, der skal stilles til rådighed for agenturet i værtsmedlemsstaten, og de faciliteter, der skal stilles til rådighed af værtsmedlemsstaten, samt de særlige regler, der skal finde anvendelse på den administrerende direktør, bestyrelsesmedlemmerne, agenturets personale og deres familiemedlemmer i værtsmedlemsstaten, skal fastsættes i en hjemstedsaftale mellem agenturet og den medlemsstat, hvor hovedsædet er beliggende; aftalen skal indgås med bestyrelsens godkendelse senest [OP indsæt venligst den nøjagtige dato - to år efter forordningens ikrafttræden].
2. Agenturets værtsmedlemsstat sikrer de bedst mulige vilkår for, at agenturet kan fungere, herunder tilbud om skoleundervisning på flere sprog med et europæisk indhold og hensigtsmæssige transportforbindelser.

Artikel 120

Sanktioner

Medlemsstaterne fastlægger sanktioner for overtrædelse af denne forordning og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf. Sanktionerne skal være effektive, stå i et rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

Artikel 121

Behandling af personoplysninger

1. For så vidt angår medlemsstaternes behandling af personoplysninger inden for rammerne af denne forordning, skal medlemsstaterne udføre deres opgaver efter denne forordning i overensstemmelse med de nationale love eller administrative bestemmelser, der gennemfører direktiv 95/46/EF.
2. For så vidt angår medlemsstaternes behandling af personoplysninger inden for rammerne af denne forordning, skal Kommissionen og agenturet udføre deres opgaver efter denne forordning i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 45/2001.

Artikel 122

Ophævelse

Forordning (EF) nr. 216/2008 ophæves.

Henvisninger til forordning (EF) nr. 216/2008 gælder som henvisninger til nærværende forordning og læses efter sammenligningstabellen i bilag X.

Artikel 123

Ændringer af forordning (EF) nr. 1008/2008

I forordning (EF) nr. 1008/2008 foretages følgende ændringer:

1. Artikel 4, litra b), affattes således:

"b) det er indehaver af et gyldigt AOC udstedt af en national myndighed i en medlemsstat eller af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur"

2. Artikel 6 affattes således:

"Artikel 6

Air operator certificate (AOC)

1. Det er til enhver tid en betingelse for udstedelse af en licens og for dennes gyldighed, at det pågældende foretagende er i besiddelse af et gyldigt AOC, der dækker den virksomhed, som licensen omfatter.

2. Enhver ændring af et EU-luftfartsselskabs AOC skal, hvor det er relevant, angives i dets licens.

Hvis de to myndigheder ikke er den samme, skal den myndighed, der har ansvaret for AOC, straks informere den kompetente licensudstedende myndighed om enhver sådan ændring.

3. Hvis de to myndigheder ikke er den samme, skal den myndighed, der har ansvaret for AOC, og den kompetente licensudstedende myndighed indføre procedurer for udveksling af enhver oplysning, der er relevant for vurderingen af EU-luftfartsselskabets finansielle situation, som kan påvirke sikkerheden for dets operationer, eller som kan bistå den myndighed, der har ansvaret for AOC, med dens sikkerhedsrelaterede tilsynsaktiviteter."

3. Artikel 12, stk. 1, affattes således:

"1. Den medlemsstat, hvis kompetente myndighed udsteder licensen, har valget mellem enten at lade et EU-luftfartsselskabs luftfartøjer registrere i sit nationale register eller inden for Unionen, jf. dog artikel 13, stk. 3 og 5."

4. Artikel 13 ændres således:

- a) Stk. 2 affattes således:

"2. En dry lease-aftale, som et EU-luftfartsselskab er part i, eller en wet lease-aftale, hvori EU-luftfartsselskabet er indlejeren af det wet leasede luftfartøj, der opereres af en tredjelandssoperatør, skal forhåndsgodkendes i overensstemmelse med forordning (EU) nr. [XX/XXX henvisning til denne forordning indsættes]

og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf."

b) Som stk. 5 indsættes:

"5. Et EU-luftfartsselskab, der dry leaser et luftfartøj, som er registreret i et tredjeland, skal indhente forhåndsgodkendelse hos den myndighed, der er ansvarlig for selskabets AOC. Den kompetente myndighed udsteder en godkendelse i overensstemmelse med forordning (EU) nr. [XX/XXX *henvi sning til denne forordning indsættes*] og de delegerede retsakter og gennemførelsesretsakter, der er vedtaget på grundlag heraf."

Artikel 124

Ændring af forordning (EU) nr. 996/2010

I artikel 5 i forordning (EU) nr. 996/2010 foretages følgende ændringer:

"1. Ethvert havari eller enhver alvorlig hændelse, der involverer luftfartøjer, på hvilke Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) YYYY/N* [henv. til ny forordning] finder anvendelse, skal gøres til genstand for en sikkerhedsundersøgelse i den medlemsstat, på hvis område havariet eller den alvorlige hændelse fandt sted.

2. Hvis et luftfartøj, som forordning (EU) YYY/N [henv. til ny forordning] finder anvendelse på, og som er registreret i en medlemsstat, er involveret i et havari eller en alvorlig hændelse på et sted, som ikke kan fastslås definitivt som værende på nogen stats område, gennemføres en sikkerhedsundersøgelse af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden i registreringsmedlemsstaten.

3. Omfanget af de i stk. 1, 2 og 4 nævnte sikkerhedsundersøgelser og den procedure, som følges under udførelsen af sådanne sikkerhedsundersøgelser, fastlægges af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden under hensyntagen til de erfaringer, den forventer at høste af disse undersøgelser med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden.

4. I overensstemmelse med medlemsstaternes nationale lovgivning kan sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder beslutte at undersøge andre hændelser end dem, der er omhandlet i stk. 1 og 2, og havarier eller alvorlige hændelser, hvori andre luftfartøjstyper er involveret, hvis myndighederne forventer at kunne uddrage af sikkerhedsmæssige erfaringer af disse.

5. Uanset stk. 1 og 2 kan den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed under hensyntagen til de forventede sikkerhedsmæssige erfaringer, der kan drages til forbedring af luftfartssikkerheden, beslutte ikke at igangsætte en sikkerhedsundersøgelse, hvis et havari eller en alvorlig hændelse vedrører et ubemandet luftfartøj, til hvilket der ikke kræves et certifikat eller en erklæring i henhold til artikel 46, stk. 1 og 2, i forordning (EU) YYYY/N [henv. til ny forordning], eller hvis havariet eller den alvorlige hændelse vedrører et bemanded luftfartøj med en maksimalt tilladt startmasse på 2250 kg eller derunder, og ingen personer er blevet dødeligt eller alvorligt kvæstet.

6. Sikkerhedsundersøgelser efter stk. 1, 2 og 4 tager under ingen omstændigheder sigte på at placere skyld eller ansvar. De skal være uafhængige af, adskilt fra og må ikke foregribe eventuelle retlige eller administrative procedurer med henblik på at placere skyld eller ansvar."

Artikel 125

Ændring af forordning (EU) nr. 376/2014

I artikel 3, stk. 2, i forordning (EU) nr. 376/2014 foretages følgende ændringer:

"2. Denne forordning finder anvendelse på begivenheder og andre sikkerhedsrelaterede oplysninger, der involverer civile luftfartøjer, på hvilke forordning [tilføj henv. til ny forordning] finder anvendelse.

Denne forordning finder imidlertid ikke anvendelse på begivenheder og andre sikkerhedsrelaterede oplysninger, der omfatter ubemandede luftfartøjer, til hvilke der ikke kræves et certifikat eller en erklæring i henhold til artikel 46, stk 1 og 2, i forordning (EU) YYYY/N [henv. til ny forordning], medmindre begivenheden eller den sikkerhedsrelaterede oplysning, der omfatter sådanne ubemandede luftfartøjer, resulterede i, at en person blev dødeligt eller alvorligt kvæstet, eller den involverede andre luftfartøjer end ubemandede luftfartøjer.

Medlemsstaterne kan beslutte også at anvende denne forordning på begivenheder og andre sikkerhedsrelaterede oplysninger, der involverer et luftfartøj, som denne forordning [tilføj henv. til ny forordning] ikke finder anvendelse på."

Artikel 126

Overgangsbestemmelser

1. Certifikater, der er udstedt eller anerkendt, og erklæringer, der er afgivet eller anerkendt, i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008, er fortsat gyldige, og de anses for at være blevet udstedt, afgivet og anerkendt i henhold til de tilsvarende bestemmelser i denne forordning, herunder med henblik på at anvende artikel 56.
2. Senest [*fem år efter den dato, der henvises til i artikel 127 - OP indsæt venligst den nøjagtige dato*] skal gennemførelsesbestemmelser vedtaget på grundlag af forordning (EF) nr. 216/2008 tilpasses bestemmelserne i denne forordning. Indtil tilpasningen har fundet sted, skal enhver henvisning i gennemførelsesbestemmelserne til
 - a) "erhvervsmæssig operation" forstås som en henvisning til artikel 3, litra i), i forordning (EF) nr. 216/2008
 - b) "kompleks motordrevet luftfartøj" forstås som en henvisning til artikel 3, litra j), i forordning (EF) nr. 216/2008
 - c) "apparat" forstås som en henvisning til artikel 3, nr. 28, i denne forordning
 - d) "certifikater til piloter, der udøver fritidsflyvning" forstås som en henvisning til artikel 7, stk. 7, i forordning (EF) nr. 216/2008
 - e) "erhvervsmæssig lufttransport" forstås som en henvisning til artikel 2, stk. 1, i Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012³².
3. Uanset artikel 45 og 46 finder de relevante bestemmelser i forordning (EF) nr. 216/2008 fortsat anvendelse, indtil de delegerede retsakter, der vedtages i henhold til artikel 47, træder i kraft.

³²

Kommissionens forordning (EU) nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 (EUT L 296 af 25.10.2012, s. 1).

4. Medlemsstaterne opsiger og tilpasser eksisterende bilaterale aftaler, som de har indgået med tredjelande, på de områder, der er omfattet af denne forordning, hurtigst muligt efter ikrafttrædelsen af denne forordning, og i alle tilfælde før [*tre år efter den dato, der henvises til i artikel 127 – OP indsæt venligst den nøjagtige dato*].

Artikel 127

Ikrafttræden

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den .

På Europa-Parlamentets vegne
Formand

På Rådets vegne
Formand

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

- 1.1. Forslagets/initiativets betegnelse
- 1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen
- 1.3. Forslagets/initiativets art
- 1.4. Mål
- 1.5. Forslagets/initiativets begrundelse
- 1.6. Varighed og finansielle virkninger
- 1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

- 2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering
- 2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem
- 2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

- 3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme
- 3.2. Anslåede virkninger for udgifterne
 - 3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifterne
 - 3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne
 - 3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne
 - 3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme
 - 3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen
- 3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

FINANSIERINGSOVERSIGT

1. FORSLAGETS/INITIATIVETS RAMME

1.1. Forslagets/initiativets betegnelse

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008

1.2. Berørt(e) politikområde(r) inden for ABM/ABB-strukturen³³

06 - Mobilitet og transport
06 02 - Den europæiske transportpolitik
06 02 02 - Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur

1.3. Forslagets/initiativets art

- ☐ Forslaget/initiativet vedrører en **ny foranstaltning**
- ☐ Forslaget/initiativet vedrører en **ny foranstaltning som opfølgning på et pilotprojekt/en forberedende foranstaltning³⁴**
- ☒ Forslaget/initiativet vedrører en **forlængelse af en eksisterende foranstaltning**
- ☐ Forslaget/initiativet vedrører **omlægning af en foranstaltning til en ny foranstaltning**

1.4. Mål

1.4.1. *Det eller de af Kommissionens flerårige strategiske mål, som forslaget/initiativet vedrører*

Et stærkere og mere fair indre marked med et styrket industrigrundlag: et konkurrencedygtigt fælles europæisk transportområde, der skaber en ramme for sikker og effektiv transport af høj kvalitet for borgere og virksomheder.

Beskæftigelse og vækst: Initiativet sigter mod at bidrage til en konkurrencedygtig europæisk luftfartsindustri, som skaber job af høj værdi og driver den teknologiske innovation. Initiativet vil skabe en effektiv retlig ramme med henblik på at integrere nye forretningsmodeller og nye teknologier.

1.4.2. *Specifikke mål og berørte ABM/ABB-aktiviteter*

Specifikt mål nr.

Initiativets specifikke mål er følgende:

- 1) Fjerne unødige krav og sikre, at forordningen står i rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med forskellige typer luftfartsaktiviteter
- 2) Sikre, at nye teknologiske og markedsrelaterede udviklinger integreres effektivt, og at der føres effektivt tilsyn med dem

³³ ABM: Activity Based Management (aktivitetsbaseret ledelse) – ABB: Activity Based Budgeting (aktivitetsbaseret budgetlægning).

³⁴ Jf. finansforordningens artikel 54, stk. 2, litra a) hhv. b).

- 3) Indføre en samarbejdsbaseret sikkerhedsstyringsproces mellem Unionen og medlemsstaterne for sammen at identificere og minimere risici ved civil luftfart
- 4) Lukke hullerne i lovgivningen og sikre, at den er sammenhængende
- 5) Skabe et effektivt system til pooling og deling af ressourcer mellem medlemsstaterne og agenturet.

Berørte ABM/ABB-aktiviteter

06 02 Den europæiske transportpolitik

1.4.3. Forventede resultater og virkninger

Angiv, hvilke virkninger forslaget/initiativet forventes at få for modtagerne/målgruppen.

Resultater af specifikt mål nr. 1: skabelse af en ramme til nedbringelse af unødvendige/for restriktive regler; indførelse af performance-baserede regler, der angiver de mål, der skal nås, men som er fleksible i forhold til, hvilke midler der anvendes til at nå målene; skabelse af en ramme for tilpasning af reglerne til den risiko, der er ved den aktivitet, som de regulerer

Resultater af specifikt mål nr. 2: indførelse af teknologineutrale regler, hvor det er muligt, og indførelse af en retlig ramme for ubemandede luftfartøjer; forøget anvendelse af industristandarder; indførelse af en forenklet retlig ramme for wet leasing af luftfartøjer blandt EU-operatører

Resultater af specifikt mål nr. 3: indførelse af en juridisk forpligtelse til at vedtage det europæiske program for luftfartssikkerhed, den europæiske plan for luftfartssikkerhed og statslige sikkerhedsprogrammer, der trækker på hinanden; forbedret udveksling og analyse af oplysninger og data

Resultater af specifikt mål nr. 4: indførelse af væsentlige krav til groundhandling og miljøbeskyttelse for luftfartøjsmateriel, samt cybersikkerhed; tættere samarbejde mellem EASA og Kommissionen om sikkerhedsanliggender; et retsgrundlag for revision af luftfartsrelateret miljøbeskyttelse

Resultater af specifikt mål nr. 5: skabelse af en pulje af inspektører, som er akkrediteret af EU; skabelse af en nødtilsynsmekanisme; skabelse af en retlig ramme for overførsel af retlige ansvarsområder til andre medlemsstater eller EASA; mulighed for at delegerede certificerings- og tilsynsopgaver til kompetente brugerorganisationer inden for sektoren for almenflyvning; fremme af risiko- og performance-baserede tilsynsmetoder; etablering af et europæisk register med relevante oplysninger for samarbejdet mellem myndighederne inden for certificering, tilsyn og håndhævelse; mulighed for at statsluftfartøjer og luftfartøjer i bilag II kan tilvælge Unionens system

1.4.4. Virknings- og resultatindikatorer

Angiv indikatorerne til kontrol af forslagets/initiativets gennemførelse.

Indikatorer for specifikt mål nr. 1:

- Antal spørgsmål om fortolkning af reglerne modtaget af EASA
- Antal operatører, der anvender performance-baserede regler og beviser, at de overholder de væsentlige krav
- Antal certifikater som privatpilot i almenflyvning
- Reduktion i omkostningerne for operatører

Indikatorer for specifikt mål nr. 2:

- Antal regler, der henviser til industristandarder
- Alder på flåden til almenflyvning i EU
- Reduktion i omkostningerne til certificering og produktion af luftfartøjer
- Antal nye certificeringer

Indikatorer for specifikt mål nr. 3:

- Havariprocenten i forhold til trafikstigningen
- Resultaterne af EASAs standardiseringsaktiviteter og løbende overvågningsaktiviteter
- Antal statslige sikkerhedsprogrammer og deres niveau for gennemførelse i medlemsstaterne

Indikatorer for specifikt mål nr. 4:

- Antal spørgsmål om fortolkning af de reviderede regler modtaget af EASA
- Antal risikobetonede hændelser, som involverer groundhandling
- Feedback fra interesserede parter

Indikatorer for specifikt mål nr. 5:

- Resultaterne af EASAs standardiseringsaktiviteter og løbende overvågningsaktiviteter for så vidt angår ressourcer og kompetencer i medlemsstaterne
- Antal medlemsstater, der gør brug af EU's luftfartssikkerhedsinspektører, og antal nye instrumenter til pooling og deling af ressourcer (delegation af ansvarsområder, tilvalg for statsluftfartøjer og luftfartøjer i bilag II)
- Udviklingen i ressourcerne hos medlemsstaternes nationale luftfartsmyndigheder målt i fuldtidsækvivalenter og budget

1.5. Forslagets/initiativets begrundelse

1.5.1. *Behov, der skal opfyldes på kort eller lang sigt*

Sikre, at et højt niveau af sikkerhed inden for civil luftfart bevares, også med stigende trafikmængder.

Bidrage til konkurrencedygtighed i luftfartssektoren ved at gøre det europæiske system for civil luftfart mere effektivt, alt imens høje sikkerheds- og miljøstandarder bevares.

ICAO's krav om, at medlemsstaterne skal vedtage statslige sikkerhedsprogrammer.

1.5.2. *Merværdien ved en indsats fra EU's side*

Lufttransport har i høj grad tværnational karakter og reguleres derfor i sagens natur bedst på EU-niveau.

Der er almindelig enighed i medlemsstaterne om, at det er nødvendigt med fælles regler for sikkerhed for den civile luftfart for at nå et højt sikkerhedsniveau. Dette blev allerede udtrykt i den indledende vedtagelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og forgængerer hertil, forordning (EF) nr. 1592/2002. Sikkerheden i det europæiske system for civil luftfart afhænger bl.a. af, hvor godt elementerne i systemet er forbundet med hinanden. Enhver grænseflade i systemet udgør en risiko, som kræver koordinering. Fælles lovgivning fjerner behovet for at koordinere medlemsstaternes reguleringssystemer og bidrager således til øget sikkerhed. Fremmelse af et fælles europæisk sikkerhedssystem kan bedst nås på EU-niveau. På samme måde vil der kunne opnås effektivitetsforbedringer som følge af et fælles europæisk sikkerhedssystem for civil luftfart, hvorved der undgås en dyr fragmentering.

1.5.3. *Erfaringer fra lignende foranstaltninger*

Initiativet er bl.a. baseret på en grundig analyse af de erfaringer, der er høstet ved anvendelsen af forordning (EF) nr. 216/2008 og dens forgænger forordning (EF) nr. 1592/2002, samt evalueringen af funktionen af forordning (EF) nr. 216/2008 fra 2013, som blev gennemført i henhold til artikel 62 i den nævnte forordning.

1.5.4. *Sammenhæng med andre relevante instrumenter og eventuel synergivirkning*

Initiativet er et af resultaterne af luftfartspakken, som forventes vedtaget i slutningen af 2015, og som vil bidrage til konkurrenceevnen i EU's luftfartssektor.

Initiativet er på linje med hvidbogen om transport fra 2011, som har det mål, at Europa skal blive den sikreste region inden for luftfart.

Initiativet flugter endvidere med Europa 2020-strategien og Kommissionens prioriteter ved at udvikle det indre marked og fremme innovation, hvilket har en positiv indvirkning på beskæftigelse og vækst og på luftfartssektorens overordnede konkurrenceevne.

For så vidt angår forvaltningsspørgsmål for EASA, hænger initiativet sammen med og gennemfører anbefalingerne i den fælles erklæring fra Kommissionen, Europa-Parlamentet og Rådet om decentraliserede agenturer.

1.6. Varighed og finansielle virkninger

☐ Forslag/initiativ af **begrænset varighed**

- ☐ Forslag/initiativ gældende fra [DD/MM]ÅÅÅÅ til [DD/MM]ÅÅÅÅ
- ☐ Finansielle virkninger fra ÅÅÅÅ til ÅÅÅÅ

☒ Forslag/initiativ af **ubegrænset varighed**

- Iværksættelse med en indkøringsperiode fra ÅÅÅÅ to ÅÅÅÅ,
- derefter gennemførelse i fuldt omfang.

1.7. Påtænkt(e) forvaltningsmetode(r)³⁵

☐ **Direkte forvaltning** ved Kommissionen

- ☐ i dens tjenestegrene, herunder ved dens personale i EU's delegationer
- ☐ i gennemførelsesorganer

☐ **Delt forvaltning** i samarbejde med medlemsstaterne

☒ **Indirekte forvaltning** ved at overlade budgetgennemførelsesopgaver til:

- ☐ tredjelande eller organer, som tredjelande har udpeget
- ☐ internationale organisationer og deres organer (angives nærmere)
- ☐ Den Europæiske Investeringsbank og Den Europæiske Investeringsfond
- ☒ de organer, der er omhandlet i finansforordningens artikel 208 og 209
- ☐ offentligtretlige organer
- ☐ privatretlige organer, der har fået overdraget samfundsopgaver, forudsat at de stiller tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ privatretlige organer, undergivet lovgivningen i en medlemsstat, som har fået overdraget gennemførelsen af et offentlig-privat partnerskab, og som stiller tilstrækkelige finansielle garantier
- ☐ personer, der har fået overdraget gennemførelsen af specifikke aktioner i den fælles udenrigs- og sikkerhedspolitik i henhold til afsnit V i traktaten om Den Europæiske Union, og som er udpeget i den relevante basisretsakt
- *Hvis der angives flere forvaltningsmetoder, gives der en nærmere forklaring i afsnittet "Bemærkninger".*

Bemærkninger

Ingen.

³⁵

Forklaringer vedrørende forvaltningsmetoder og henvisninger til finansforordningen findes på webstedet BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. FORVALTNINGSFORANSTALTNINGER

2.1. Bestemmelser om kontrol og rapportering

Angiv hyppighed og betingelser.

Der findes allerede tilstrækkelige overvågnings- og evalueringsmekanismer, som kan benyttes, fordi overvågning af resultaterne inden for sikkerhed for civil luftfart er en integrerende del af EU's retlige ramme. Når de først er blevet vedtaget, vil effektiviteten af den foreslåede foranstaltning være underlagt en obligatorisk evaluering hvert femte år, ligesom det er tilfældet i henhold til den gældende forordning (EF) nr. 216/2008.

Agenturets årlige rapporteringskrav omfatter forberedelse af den konsoliderede årlige aktivitetsrapport og forberedelse af det endelige årsregnskab.

2.2. Forvaltnings- og kontrolsystem

2.2.1. Konstaterede risici

Ingen.

2.2.2. Oplysninger om det interne kontrolsystem

I sin egen skab af EU-agentur gør EASA brug af de kontrolmetoder, der finder anvendelse på decentraliserede agenturer, og som er fastlagt i forordning (EF) nr. 216/2008.

EASA-finansforordningen, som er baseret på rammefinansforordningen for agenturer, fastsætter, hvordan udnævnelsen af en intern revisor skal foregå, og kravene til intern revision.

2.2.3. Anslåede omkostninger og fordele ved kontrollen samt forventet fejlrisiko

Ikke relevant

2.3. Foranstaltninger til forebyggelse af svig og uregelmæssigheder

Angiv eksisterende eller påtænkte forebyggelses- og beskyttelsesforanstaltninger.

Artikel 111 i den foreslåede forordning omhandler bekæmpelse af svig. Den giver forordning (EU, Euratom) nr. 883/2013 om undersøgelser, der foretages af OLAF, virkning for EASA og giver OLAF og Revisionsretten beføjelser til at gennemføre yderligere revisioner og undersøgelser. Artiklen svarer til standardteksten for decentraliserede agenturer.

Endvidere har EASA den 9. december 2014 vedtaget en strategi til bekæmpelse af svig.

3. FORSLAGETS/INITIATIVETS ANSLÅEDE FINANSIELLE VIRKNINGER

3.1. Berørt(e) udgiftspost(er) på budgettet og udgiftsområde(r) i den flerårige finansielle ramme

- Eksisterende udgiftsposter på budgettet

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer Budgetpost.....		fra EFTA-lande ³⁷	fra kandidatlande ³⁸	fra tredje-lande	iht. Finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
1 Intelligent og inklusiv vækst a) Konkurrenceevne for vækst og beskæftigelse	06 02 02 Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur	Forskel	JA	NEJ	JA*	NEJ

- * Bidrag fra Schweiz som følge af afgørelse nr. 1/2007 (2008/100/EF)

- Nye budgetposter, som der er søgt om: ikke relevant

I samme rækkefølge som udgiftsområderne i den flerårige finansielle ramme og budgetposterne.

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Budgetpost	Udgiftens art	Bidrag			
	Nummer Budgetpost.....		fra EFTA-lande	fra kandidatlande	fra tredjelande	iht. finansforordningens artikel 21, stk. 2, litra b)
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

³⁶ OB = opdelte bevillinger/IOB = ikke-opdelte bevillinger.

³⁷ EFTA: Den Europæiske Frihandelssammenslutning.

³⁸ Kandidatlande og, efter omstændighederne, potentielle kandidatlande på Vestbalkan.

3.2. Anslåede virkninger for udgifterne

3.2.1. Sammenfatning af de anslåede virkninger for udgifter³⁹

i mio. EUR (tre decimaler)

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	Nummer 1a	Udgiftsområde 1a Konkurrenceevne for vækst og beskæftigelse
--	--------------	--

GD MOVE:			År N ⁴⁰	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT
•Aktionsbevillinger										
Budgetpostens nummer 06 02 02	Forpligtelser	1)	34,870 + 1 575 = 36 445	34,870 + 2 045 = 36 915	35,568 + 1 395 = 36 963	36,279 + 1 395 = 37 674				Forslag med ubegrænset varighed
	Betalinger	2)	36,445	36,915	36,963	37,674				Forslag med ubegrænset varighed
Administrationsbevillinger finansieret over bevillingsrammen for særprogrammet ⁴¹ ikke relevant										
Budgetpostens nummer		3)								
Bevillinger I ALT til GD MOVE	Forpligtelser	=1	36,445	36,915	36,963	37,674				Forslag med ubegrænset varighed

³⁹ Udgifterne skal justeres i henhold til kabinetternes aftale om yderligere poster og kontraktansatte.

⁴⁰ År N er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet begynder.

⁴¹ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere BA-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

	Betalinger	=2	36,445	36,915	36,963	37,674				Forslag med ubegrænset varighed
--	------------	----	--------	--------	--------	--------	--	--	--	---------------------------------

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 1a i den flerårige finansielle ramme	Forpligtelser		36,445	36,915	36,963	37,674				Forslag med ubegrænset varighed
	Betalinger		36,445	36,915	36,963	37,674				Forslag med ubegrænset varighed

Udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme	5	"Administration"
--	----------	------------------

i mio. EUR (tre decimaler)

		År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT
GD MOVE:									
Menneskelige ressourcer Beregningsgrundlag nuværende budgetniveau for personale i GD MOVE, som arbejder med forordning EF) nr. 216/2008 og forhold vedrørende EASA (7 fuldtidsækvivalenter x 132 000 EUR/år = 924 000 EUR)		0,924	0,924	0,924	0,924				Forslag af ubegrænset varighed
Andre administrationsudgifter		0	0	0	0				
I ALT GD MOVE	Bevillinger	0,924	0,924	0,924	0,924				Forslag af ubegrænset varighed

Bevillinger I ALT under UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	(Forpligtelser i alt = betalinger i alt)	0,924	0,924	0,924	0,924				
--	--	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

i mio. EUR (tre decimaler)

		År N ⁴²	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I ALT
Bevillinger I ALT	Forpligtelser	37,369	37,839	37,887	38,598				Forslag af ubegrænset

⁴²

År N er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes.

under UDGIFTSOMRÅDE 1-5 i den flerårige finansielle ramme									varighed
	Betalinger	37,369	37,839	37,887	38,598				Forslag af ubegrænset varighed

3.2.1.1 Forslag til udkast til EASAs stillingsfortegnelse for 2017-2020

Forslået personaleniveau for EASA 2017-2020 (I alt)*	2016**	2017	2018	2019	2020
AD-medarbejdere	548	541	540	540	540
Nye AD- medarbejdere		5			
I alt AD- medarbejdere	548	546	540	540	540
AST-medarbejdere	128	123	118	118	118
Nye AST- medarbejdere					
I alt AST- medarbejdere	128	123	118	118	118
Stillinger i stillingsfortegnelsen i alt	676	669	658	658	658

* Tallene vil blive justeret i lyset af det fleksible system for stillinger, der finansieres via afgifter og gebyrer, som skal udvikles på grundlag af en række indikatorer for agenturets arbejdsbyrde og effektivitet, som skal godkendes af Kommissionen. Senest ved vedtagelsen af budgetudkastet for 2017 vil Kommissionen fremlægge en revideret finansieringsoversigt med detaljer om, hvordan et fleksibelt system for stillinger, der finansieres via afgifter og gebyrer, vil fungere i praksis, og hvad den tilsvarende indvirkning på agenturets stillingsfortegnelse vil være. Mens der ventes på resultaterne af det igangværende arbejde, fastsættes der i finansieringsoversigten, som ledsager nærværende forslag, en ligevægtstilstand for det antal af stillinger, der finansieres via afgifter og gebyrer, på grundlag af Kommissionens meddelelse om programmering af de menneskelige og budgetmæssige ressourcer for decentrale

agenturer for 2014-2020 tilpasset de afgørelser, der er truffet af budgetmyndigheden i forbindelse med budgetproceduren for 2016 og tidligere budgetprocedurer.

** Tallene for 2016 forudsætter, at budgetmyndigheden vedtager det endelige budget. Tallene for årene 2017-2020 skal eventuelt tilpasses årligt efter vedtagelsen af det endelige budget.

Forslået personalniveau for EASA 2017-2020 (EU- tilskud) *	2016	2017	2018	2019	2020
AD-medarbejdere	175	177	184	184	184
Nye AD- medarbejdere		5			
I alt AD- medarbejdere	175	182	184	184	184
AST-medarbejdere	50	46	42	42	42
Nye AST- medarbejdere					
I alt AST- medarbejdere	50	46	42	42	42
Stillinger i stillingsfortegnelsen i alt	225	228	226	226	226

* Tallene omfatter en reduktion på 2 % (1 % i personalereduktion og 1 % reduktion i den årlige afgift til omrokeringspuljen) frem til 2018 og de supplerende stillinger til tredjelandsoperatører og fjernstyrede flysystemer (RPAS), jf. bilag I til meddelelsen om programmering af de menneskelige og budgetmæssige ressourcer (COM(2013) 519).

Forslået personalniveau for EASA 2017-2020 (Afgifter og gebyrer)*	2016	2017	2018	2019	2020
AD-medarbejdere	373	364	356	356	356
Nye AD- medarbejdere					
I alt AD- medarbejdere	373	364	356	356	356

AST-medarbejdere	78	77	76	76	76
Nye AST-medarbejdere	78	77	76	76	76
I alt AST-medarbejdere					
Stillinger i stillingsfortegnelsen i alt	451	441	432	432	432

* Tallene vil blive justeret i lyset af det fleksible system for stillinger, der finansieres via afgifter og gebyrer, som skal udvikles på grundlag af en række indikatorer for agenturets arbejdsbyrde og effektivitet, som skal godkendes af Kommissionen. Senest ved vedtagelsen af budgetudkastet for 2017 vil Kommissionen fremlægge en revideret finansieringsoversigt med detaljer om, hvordan et fleksibelt system for stillinger, der finansieres via afgifter og gebyrer, vil fungere i praksis, og hvad den tilsvarende indvirkning på agenturets stillingsfortegnelse vil være. Mens der ventes på resultaterne af det igangværende arbejde, fastsættes der i finansieringsoversigten, som ledsager nærværende forslag, en ligevægtstilstand for det antal af stillinger, der finansieres via afgifter og gebyrer, på grundlag af Kommissionens meddelelse om programmering af de menneskelige og budgetmæssige ressourcer for decentrale agenturer for 2014-2020 og tilpasset de afgørelser, der er truffet af budgetmyndigheden i forbindelse med budgetproceduren for 2016 og tidligere budgetprocedurer.

3.2.2. Anslåede virkninger for aktionsbevillingerne

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af aktionsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af aktionsbevillinger⁴³ som anført herunder:
- (Beregningsgrundlag: gennemsnitlig samlet omkostning for 1 fuldtidsækvivalent: 132 000 EUR)

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

Der angives mål og resultater			År N		År N+1		År N+2		År N+3		Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)						I ALT		
	RESULTATER																		
	↓			Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Antal resul-tater i alt	Om-kost-ninger i alt
SPECIFIKT MÅL NR. 1 ⁴⁴ Fjerne unødige krav og sikre, at forordningen står i rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med forskellige typer luftfartsaktiviteter			Ingen yderligere virkning for EASA, eftersom resultaterne vil blive absorberet af eksisterende bevillinger.																
Subtotal for specifikt mål nr. 1			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SPECIFIKT MÅL NR. 2 Sikre, at nye teknologiske og markedsrelaterede udviklinger integreres effektivt, og at der føres effektivt tilsyn med dem			Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Antal resul-tater i alt	Om-kost-ninger i alt	

⁴³ Bevillingerne skal justeres i henhold til kabinetternes aftale om yderligere poster og kontraktansatte.

⁴⁴ Som beskrevet i punkt 1.4.2. "Specifikke mål ...".

Ny retlig ramme for ubemandede luftfartøjer																
Subtotal for specifikt mål nr. 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SPECIFIKT MÅL NR. 3 Indføre en samarbejdsbaseret sikkerhedsstyringsproces mellem Unionen og medlemsstaterne for sammen at identificere og minimere risici ved civil luftfart	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Antal resul-tater i alt	Omkost-ninger i alt
Europæisk register (artikel 28) grundlæggende data til beslutningstagning og overvågning (inkl. 1 FB/år, engangsomkostninger til IT på 0,3 mio. EUR i år n og n+1, og årlige driftsudgifter for 0,20 mio.		0,535		0,570		0,270		0,270								Forslag af ubegræns et varighed
"Big Data": data og analyse til det europæiske luftfartssystem (personaleomkostninger for 2 fuldtidsækvivalenter + 1 FB/år, eksklusive driftsomkostninger		0,167		0,334		0,334		0,334								Forslag af ubegræns et varighed
Subtotal for specifikt mål nr. 3		0,702		0,904		0,604		0,604								Forslag af ubegræns et varighed
SPECIFIKT MÅL NR. 4 Lukke hullerne i reguleringssystemet og sikre, at det er sammenhængende	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Antal resul-tater i alt	Omkost-ninger i alt

Groundhandling: indførelse og vedligeholdelse af system med fælles krav (artikel 11) (personaleomkostninger til 1 fuldtidsækvivalent/år)		0,066		0,132		0,132		0,132								Forslag af ubegrænset varighed
Harmonisering af sikkerhedsaspekter, Støtte til inspektioner og udarbejdelse af regler (artikel 40) (personaleomkostninger for 1 fuldtidsækvivalent/år)		0,066		0,132		0,132		0,132								Forslag af ubegrænset varighed
Nye europæiske certificeringskrav for miljøbeskyttelse og -rapportering (artikel 39) (inkl. 1 fuldtidsækvivalent/år og årlige IT-omkostninger på 0,15 mio. EUR)		0,216		0,282		0,282		0,282								Forslag af ubegrænset varighed
Subtotal for specifikt mål nr. 4		0,348		0,546		0,546		0,546								Forslag af ubegrænset varighed
SPECIFIKT MÅL NR. 5 Skabe et effektivt system til pooling og deling af ressourcer mellem medlemsstaterne og agenturet	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Nr.	Om-kost-ninger	Antal resul-tater i alt	Om-kost-ninger i alt
Fremme af risiko- og performance-baserede tilsynsmetoder		0,100		0,100		0,100		0,100								0,400
Ekspertpulje (artikel 17) (inkl. 1 FB/år, engangsomkostninger på 0,1 mio. EUR i år n og n+1, og årlige driftsudgifter for 5 000 EUR)		0,140		0,175		0,075		0,075								Forslag af ubegrænset varighed
Indførelse af en ramme til		0,175		0,175		0,00		0,00								0,350

delegation af ansvarsområder (artikel 18)																
Sikre fælles uddannelsesstandarder (artikel 43) (inkl. 1 FB/år, engangsomkostninger til uddannelsesmaterialer i år n og n+1 på 0,075 mio. EUR)		0,11		0,145		0,070		0,070								Forslag af ubegræns et varighed
Subtotal for specifikt mål nr. 5		0,525		0,595		0,245		0,245								
OMKOSTNINGER I ALT		1,575		2,045		1,395		1,395								

3.2.3. Anslåede virkninger for administrationsbevillingerne

3.2.3.1. Resumé

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af administrationsbevillinger
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af administrationsbevillinger som anført herunder:
- Beregningsgrundlag: nuværende budgetniveau for personale i GD MOVE, som arbejder med forordning (EF) nr. 216/2008 og forhold vedrørende EASA (7 fuldtidsækvivalenter x 132 000 EUR/år = 924 000 EUR)

i mio. EUR (tre decimaler)

	År n ⁴⁵	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)	I ALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	---	-------

UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	0,924	0,924	0,924	0,924				
Andre administrationsudgifter	0	0	0	0				
Subtotal UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	0,924	0,924	0,924	0,924				

uden for UDGIFTSOMRÅDE 5⁴⁶ i den flerårige finansielle ramme								
Menneskelige ressourcer	0	0	0	0				
Andre udgifter af administrativ art	0	0	0	0				
Subtotal uden for UDGIFTSOMRÅDE 5 i den flerårige finansielle ramme	0	0	0	0				

I ALT	0,924	0,924	0,924	0,924				
--------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

Bevillingerne til menneskelige ressourcer og andre administrationsudgifter vil blive dækket ved hjælp af de bevillinger, der i forvejen er afsat til generaldirektoratets forvaltning af aktionen, og/eller ved intern omfordeling i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

⁴⁵ År N er det år, hvor gennemførelsen af forslaget/initiativet påbegyndes.

⁴⁶ Teknisk og/eller administrativ bistand og udgifter til støtte for gennemførelsen af EU's programmer og/eller aktioner (tidligere "BA"-poster), indirekte forskning, direkte forskning.

3.2.3.2. Anslået behov for menneskelige ressourcer

- ☐ Forslaget/initiativet medfører ikke anvendelse af menneskelige ressourcer
- ☒ Forslaget/initiativet medfører anvendelse af menneskelige ressourcer som anført herunder:

Overslag angives i fuldtidsækvivalenter

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)		
• Stillinger i stillingsfortegnelsen (tjenestemænd og midlertidigt ansatte)							
06 01 01 01 (i hovedsædet og i Kommissionens repræsentationskontorer)	7	7	7	7			
XX 01 01 02 (Delegationer)	0	0	0	0			
XX 01 05 01 (Indirekte forskning)	0	0	0	0			
10 01 05 01 (Direkte forskning)	0	0	0	0			
• Eksternt personale (i fuldtidsækvivalenter)⁴⁷							
XX 01 02 01 (KA, UNE, V under den samlede bevillingsramme)	0	0	0	0			
XX 01 02 02 (KA, LA, UNE, V og JED i delegationerne)	0	0	0	0			
XX 01 04 yy ⁴⁸	0	0	0	0			
	0	0	0	0			
XX 01 05 02 (KA, UNE, V – indirekte forskning)	0	0	0	0			
10 01 05 02 (KA, UNE, V – direkte forskning)	0	0	0	0			
Andre budgetposter (skal angives)							
I ALT	7	7	7	7			

XX angiver det berørte politikområde eller budgetafsnit.

Personalebehovet vil blive dækket ved hjælp af det personale, som generaldirektoratet allerede har afsat til aktionen, og/eller interne rokader i generaldirektoratet, eventuelt suppleret med yderligere bevillinger, som tildeles det ansvarlige generaldirektorat i forbindelse med den årlige tildelingsprocedure under hensyntagen til de budgetmæssige begrænsninger.

Opgavebeskrivelse:

Tjenestemænd og midlertidigt ansatte	Personale ved GD MOVE, som tager sig af anliggender vedrørende sikkerheden for civil luftfart, miljøbeskyttelse inden for luftfart og EASA, herunder: - forvaltning af vedtagelse og gennemførelse af foranstaltninger som følge af EASAs henstillinger (Kommissionens afgørelser og forordninger) - administrativ koordinering af og tilsyn med EASA: arbejdsprogrammer, planer for deres flerårige personalepolitik, møder i bestyrelsen og andre udvalg - udformning og koordinering af politikker - finansielt og regnskabsmæssigt ansvar for EASA på Kommissionsniveau (budget, decharge osv.)
Eksternt personale	

⁴⁷ KA: kontraktansatte, LA: lokalt ansatte, UNE: udstationerede nationale eksperter, V: vikarer, JED: junioreksperter ved delegationerne.

⁴⁸ Delloft for eksternt personale under aktionsbevillingerne (tidligere BA-poster).

3.2.4. Forenelighed med indeværende flerårige finansielle ramme

- ☐ Forslaget/initiativet er foreneligt med indeværende flerårige finansielle ramme
- ☒ Forslaget/initiativet kræver omlægning af det relevante udgiftsområde i den flerårige finansielle ramme

Der redegøres for omlægningen med angivelse af de berørte budgetposter og beløbenes størrelse⁴⁹.

Budgetpost: 06 02 02

I mio. EUR

N: 36,445

N+1: 36,915

N+2: 36,963

N+3: 37,674

- ☐ Forslaget/initiativet kræver, at fleksibilitetsinstrumentet anvendes, eller at den flerårige finansielle ramme revideres.

Der redegøres for behovet med angivelse af de berørte udgiftsområder og budgetposter og beløbenes størrelse.

3.2.5. Tredjemands bidrag til finansieringen

- Forslaget/initiativet indeholder ikke bestemmelser om samfinansiering med tredjemand.
- Forslaget/initiativet indeholder bestemmelser om samfinansiering, jf. følgende overslag:

Bevillinger i mio. EUR (tre decimaler)

	År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)			I alt
Bidrag fra EØS/EFTA- lande undtagen Schweiz*	1,070	1,070	1,054	1,073				
Bidrag fra Schweiz**	1,0	1,0	1,0	1,0				
Samfinansierede bevillinger I ALT	2, 070	2,070	2, 054	2,073				

* Baseret på antagelsen om et bidrag på 2,76 % af det årlige bidrag fra EU. De formålsbestemte indtægter, der stammer fra tidligere års overskud, antages i beregningen at være 0.

** Tilmærmelsen i henhold til afgørelse nr. 1/2007 truffet af Luftfartsudvalget Fællesskabet/Schweiz, der er oprettet i henhold til aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om luftfart (2008/100/EF)

⁴⁹ Beløbene skal justeres i henhold til kabinetternes aftale om yderligere poster og antallet af kontraktansatte.

3.3. Anslåede virkninger for indtægterne

- ☒ Forslaget/initiativet har ingen finansielle virkninger for indtægterne.
- ☐ Forslaget/initiativet har følgende finansielle virkninger:
 - ☐ for egne indtægter
 - ☐ for diverse indtægter

i mio. EUR (tre decimaler)

Indtægtspost på budgettet	Bevillinger til rådighed i indeværende regnskabsår	Forslagets/initiativets virkninger ⁵⁰						
		År N	År N+1	År N+2	År N+3	Der indsættes flere år, hvis virkningerne varer længere (jf. punkt 1.6)		
Artikel								

For diverse indtægter, der er formålsbestemte, angives det, hvilke af budgettets udgiftsposter der påvirkes.

Det oplyses, hvilken metode der er benyttet til at beregne virkningerne for indtægterne.

⁵⁰

Med hensyn til EU's traditionelle egne indtægter (told og sukkerafgifter) opgives beløbene netto, dvs. bruttobeløb, hvorfra der er trukket opkrævningsomkostninger på 25 %.