



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.12.2015
COM(2015) 613 final

2015/0277 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

**om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och
inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av
Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008**

(Text av betydelse för EES)

{SWD(2015) 262 final}

{SWD(2015) 263 final}

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

Detta initiativ är en del av 2015 års strategi på luftfartsområdet från Europeiska kommissionen för att förbättra konkurrenskraften hos EU:s luftfartssektor. Syftet är att förbereda EU:s regelverk på flygsäkerhetsområdet inför utmaningarna de kommande tio till femton åren, och därmed fortsätta att garantera säkra, skyddade och miljövänliga lufttransporter för passagerare och allmänhet. Detta initiativ bygger på över tolv års erfarenhet av genomförandet av förordning (EG) nr 216/2008¹ och dess föregångare².

Säkerhet och hänsyn till miljöskydd är förutsättningar för en konkurrenskraftig luftfartssektor. Mot bakgrund av att flygtrafiken i Europa förväntas uppgå till 14,4 miljoner flygningar 2035 (50 % fler än 2012) är det kommissionens mål att se till att systemet även i fortsättningen kan hålla antalet olyckor på nuvarande låga nivå, så att EU:s luftfartssektor kan växa på ett säkert sätt i framtiden, och därigenom bidra till konkurrenskraften. Därför föreslås i detta initiativ att en risk- och resultatbaserad strategi för reglering av luftfartssäkerheten införs, att befintliga brister i luftfartssäkerheten åtgärdas, och att det ömsesidiga beroendet mellan luftfartssäkerhet och andra tekniska områden för reglering, t.ex. luftfartsskydd och miljöskydd, beaktas bättre.

Även om flygsäkerheten är huvudsyftet med detta förslag så är det inte det enda. Detta förslag måste också ses mot bakgrund av kommissionens prioriteringar att främja sysselsättning och tillväxt, utveckla den inre marknaden och stärka Europas roll som global aktör. Detta initiativ syftar till att bidra till en konkurrenskraftig europeisk luftfartsindustri och luftfartygstillverkning som genererar högt kvalificerade jobb och bidrar till teknisk innovation. Det kommer att skapa ett effektivt regelverk för integrering av nya affärsmodeller och ny teknik. I detta initiativ föreslås bl.a. att en unionsram skapas för säker integrering av obemannade luftfartyg i det europeiska luftrummet.

Förslaget är också ett svar på uppmaningarna från medlemsstaterna, branschen och luftrumets användare om en mer proportionerlig och flexibel strategi för reglering av flygsäkerheten och om att undanröja regler som kan hämma entreprenörskap med alltför föreskrivande krav. Bland annat föreslås att en anpassningsbar ram införs som tar hänsyn till skillnaderna mellan olika sektorer inom den civila luftfarten och riskerna inom dem. Denna strategi förväntas gynna hela luftfartssektorn i unionen och kommer att vara särskilt anpassad till behoven hos små och medelstora företag.

Med övergången till en risk- och resultatbaserad strategi för reglering och tillsyn kommer medlemsstaterna och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) att behöva utveckla ny kunskap och kompetens, samt att ständigt hålla sig à jour med den senaste tekniken som utvecklas i branschen. Detta initiativ främjar dessa mål genom att föreslå bättre arrangemang för samordning och utveckling av forskning och utbildning inom luftfarten.

¹ Förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EGT L 79, 19.3.2008). Denna förordning ändrades därefter genom förordning (EG) nr 1108/2009, som utvidgade tillämpningsområdet till flygplatssäkerhet och säkerhetsaspekter av flygledningstjänst och flygtrafiktjänster.

² Förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002).

Detta förslag tar också itu med de utmaningar som vissa nationella myndigheter möter när det gäller att upprätthålla och finansiera de resurser som krävs för det nödvändiga arbetet med certifiering och tillsyn. I detta syfte föreslås genom föreliggande initiativ en ram för att samla tekniska resurser och dela dem mellan de nationella myndigheterna och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, vilket också inbegriper möjligheten att på frivillig basis överföra ansvar för genomförandet av unionslagstiftningen.

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Detta initiativ bygger på unionens befintliga bestämmelser om säkerhet inom den civila luftfarten, som för närvarande ingår i förordning (EG) nr 216/2008.

Förslaget är förenligt med 2013 års förslag från kommissionen om att påskynda genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (SES II+)³. Vid utarbetandet av detta förslag har kommissionen beaktat kommissionens förslag COM(2013) 409 av den 11 juni 2013 och resultaten av de hittillsvarande diskussionerna i Europaparlamentet och rådet om de föreslagna ändringarna av förordning (EG) nr 216/2008 förknippade med SES II+. För att undvika att två lagstiftningsförslag förknippade med förordning (EG) nr 216/2008 diskuteras parallellt och att detta förslag blir det mer omfattande, har de föreslagna ändringarna av förordning (EG) nr 216/2008 genom SES II+ infogats i det nya förslaget, samtidigt som de anpassas till förslagets nya struktur och språkdräkt. Därför kommer kommissionen inte att fortsätta diskussionerna om förslaget COM(2013) 409 av den 11 juni 2013, som lades fram som en del av initiativet SES II+.

I de fall ändringar som föreslås i detta initiativ påverkar annan unionslagstiftning som antagits av Europaparlamentet och rådet avseende lufttransport (vilket är fallet för flyghaveriutredning, rapportering av händelser och licensiering av lufttrafikföretag) föreslås lämpliga ändringar av andra unionsrättsakter för att säkerställa konsekvens.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Detta initiativ är kopplat till och fullt förenligt med kommissionens strategiska mål för 2014–2019 när det gäller främjande av sysselsättning och tillväxt och en fördjupad och mer rättvis inre marknad med en stärkt industribas.

Förslaget är också förenligt med den gemensamma strategin för decentraliserade byråer som kommissionen, Europaparlamentet och rådet kom överens om 2012, och anpassar, där så är relevant, de bestämmelser som behandlar Europeiska byrå för luftfartssäkerhet till de standardklausuler som rekommenderas i denna gemensamma strategi.

Initiativet har också till syfte att göra konstruktionen och driften av obemannade luftfartyg mer förenlig med den övergripande luftfartspolitiska ramen. Obemannade luftfartyg kommer att bli en annan typ av luftfarkoster som tillhandahåller ett utbud av nya tjänster på den europeiska luftfartsmarknaden inom ramen för förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Eftersom obemannade

³ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet, rådet, Europeiska ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Påskyndande av genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet av den 11 juni 2013, COM(2013) 408 final, åtföljt av förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster, COM(2013) 409 final, samt av förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, COM(2013) 410 final.

luftfartyg använder samma luftrum som andra luftfartyg måste säkerheten i deras flygningar överensstämma med den övergripande flygsäkerhetspolicyn. Slutligen måste flygningar som görs med obemannade luftfartyg också överensstämma med flygtrafikreglerna i de gemensamma luftfartsbestämmelserna⁴.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Förslaget bygger på artikel 100.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, som är den rättsliga grunden för antagandet av unionens åtgärder som avser luftfart.

- **Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)**

Genom förordningarna (EG) nr 1592/2002 och (EG) nr 216/2008 har unionen gjorts ansvarig för uppgifter som gäller luftfartsprodukters luftvärdighet och miljökompatibilitet, flygtrafik, licensiering av flygande personal, flygplatser och flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, liksom säkerheten för operatörer från tredje land. Säkerheten inom den civila luftfarten har därför nu reglerats på unionsnivå under mer än ett decennium. Detta beror på att luftfart och tillverkning av luftfartsprodukter i stor utsträckning är verksamheter av gränsöverskridande karaktär som kan behandlas bättre på unionsnivå.

I det aktuella initiativet föreslås att denna övergripande ram för luftfartssäkerhet i unionen kompletteras med ett begränsat antal specifika områden, nämligen obemannade luftfartyg, säkerheten för marktjänster och luftfartsskyddsaspekter förknippade med utformningen av luftfartyg och luftfartssystem, inklusive it-säkerhet.

Tillverkningen av obemannade luftfartyg har en gränsöverskridande dimension eftersom många obemannade luftfartyg köps på nätet, importeras eller åtminstone har importerade delar. Ömsesidigt erkännande på den inre marknaden är svårt att uppnå på grund av detaljerade och sinsemellan avvikande nationella normer och regler. Även när det gäller obemannade luftfartygstjänster håller många operatörer på att utveckla gränsöverskridande verksamhet. Till exempel inspektioner av infrastruktur, från oljeplattformar till järnvägsspår, anordnas på internationell nivå. Även om verksamheten har en begränsad räckvidd bör operatörerna ha möjlighet att använda samma obemannade luftfartyg och tillämpa samma operativa krav med samma pilot på olika platser i unionen för att utveckla sin verksamhet, särskilt om de är verksamma på nischmarknader. Stora leveransföretag har uttryckt sin avsikt att organisera sina tjänster på europeisk nivå, vilket kräver gemensamma regler. Subsidiaritetsprincipen är tillämplig på genomförandet av gemensamma operativa bestämmelser; medlemsstaternas myndigheter gör t.ex. lokala riskbedömningar och beslutar vilket luftrum som ska vara öppet eller stängt för flygningar med obemannade luftfartyg, och på vilka villkor. Det flesta flygningar med lätta obemannade luftfartyg har en lokal dimension och det bör vara upp till de lokala myndigheterna att bedöma risknivån och godkänna den specifika typen av flygning.

När det gäller marktjänster är åtgärder på unionsnivå nödvändiga eftersom olyckor i samband med marktjänster har varit den fjärde största olyckskategorin under den senaste

⁴ Kommissionens genomförandeförordning nr 923/2012 av den 26 september 2012 om gemensamma luftfarts- och driftsbestämmelser för tjänster och förfaranden inom flygtrafiken.

tioårsperioden, och de frivilliga initiativen på medlemsstatsnivå har ännu inte lett till någon tillfredsställande lösning för hantering av denna risk. Det finns för närvarande inga säkerhetskrav på unionsnivå som direkt riktar sig till leverantörer av marktjänster. Eftersom marktjänster är en del av det övergripande luftfartssystemet och är sammanlänkat med andra områden som omfattas av unionens behörighet (t.ex. flygplatser och flygtrafik) kommer reglering på unionsnivå att garantera ett enhetligt tillvägagångssätt i alla medlemsstater. För att säkerställa ett proportionerligt tillvägagångssätt föreslås att certifiering av tjänsteleverantörer som ett villkor för att påbörja verksamhet inte ska behövas. Det är också kommissionens uppfattning att de gemensamma kraven för marktjänster bör grundas på erkända branschnormer och bästa praxis. Samtidigt bör medlemsstaterna ges de nödvändiga regleringsverktygen för att säkerställa effektiv tillsyn med avseende på leverantörer av sådana tjänster.

När det gäller luftfartsskyddsaspekterna av utformningen av luftfartyg och system ska det påpekas att unionen redan är involverad i vissa av dessa. Förhållandet mellan Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002⁵ och nuvarande förordning (EG) nr 216/2008 är dock inte alltid tydligt, inbegripet rollen för Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet. I initiativet föreslås att unionens roll förtydligas i detta avseende, med hänsyn tagen till att dessa luftfartsskyddsaspekter är nära förbundna med säkerheten inom luftfartygskonstruktion och flygtrafik, där unionen redan är ansvarig enligt förordning (EG) nr 216/2008.

- **Proportionalitetsprincipen**

Proportionalitet är ett av de viktigaste syftena med detta initiativ och åtgärder som syftar till att göra det nuvarande regelverket för luftfartssäkerhet mer proportionerligt är en integrerad del av det slutliga paketet med föreslagna politiska åtgärder, vilket förklaras i den åtföljande rapporten om konsekvensbedömning (kapitel 6.6). I initiativet föreslås att en riskbaserad metod införs för reglering av flygsäkerheten, vilket bör gynna hela luftfartssektorn och är särskilt lämpat för reglering av små och medelstora företag.

- **Val av instrument**

Det aktuella förslaget ändrar inte den typ av instrument som används. Sedan 2002, när förordning (EG) nr 1592/2002 antogs, har säkerheten inom den civila luftfarten i unionen reglerats genom förordningar. Kommissionen ser ingen anledning att ändra detta.

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Ej tillämpligt

- **Samråd med berörda parter**

Kommissionen och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet har hållit samråd med berörda parter parallellt. De två samråden kompletterade varandra. Dessutom har kommissionen hållit ett antal möten med medlemsstaterna och berörda parter inom luftfartssektorn för att

⁵ EUT L 97, 9.4.2008, s. 72.

komplettera de offentliga samråden med ytterligare information. [Sammanfattningen av resultaten av kommissionens offentliga samråd har offentliggjorts på webbplatsen Europa](#). De viktigaste resultaten av det offentliga samrådet är följande:

- Det råder stark enighet om att unionen har nått en mycket hög säkerhetsnivå. Över 90 % av dem som bidrog instämde eller instämde helt i att det för närvarande är säkert att resa med flyg inom unionen.
- Samtidigt erkändes att det inte finns utrymme för självbelåtenhet när det gäller säkerhet. Över 70 % av de medlemsstater och branschorganisationer som bidrog till kommissionens nätbaserade undersökning anser att förmågan att identifiera och minska säkerhetsriskerna måste förbättras.
- Utöver att upprätthålla nuvarande säkerhetsnivå är effektiviteten och proportionaliteten i det nuvarande systemet det viktigaste för medlemsstaterna och berörda parter. De allra flesta av de organisationer som deltog i kommissionens nätbaserade undersökning (82 %), särskilt små och medelstora företag, menar att de befintliga reglerna är alltför detaljerade och föreskrivande, och att nuvarande säkerhetsnivå skulle kunna bibehållas till lägre kostnad för efterlevnaden av reglerna (83 %). Denna uppfattning delas till stor del av medlemsstaterna.
- För medlemsstaterna och branschen är det ett bekymmer att luftfartsmyndigheterna i nuläget använder de tekniska resurserna ineffektivt, och att vissa nationella luftfartsmyndigheter lider brist på resurser. Majoriteten (63 %) av medlemsstaterna och de organisationer som svarade i kommissionens nätbaserade undersökning anser att vissa av de nationella luftfartsmyndigheterna inte har tillräckligt med ekonomiska resurser eller personalresurser för att utföra sina tillsynsuppgifter.
- Luftfartygstillverkningsindustrin har förespråkat en mycket mer aktiv roll för unionen när det gäller att främja europeiska säkerhetsnormer för den civila luftfarten, även i Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), och uttryckt oro över den långsiktiga tillgången på resurser för produktcertifiering vid Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa).
- 73 % av de organisationer som bidrog till kommissionens nätbaserade undersökning pekade på möjliga inkonsekvenser, luckor och överlappningar i tillämpningen av lagen, särskilt till följd av olika tolkningar av lagen i medlemsstaterna.

Arbetsmarknadens parter (som företräder både arbetsgivare och arbetstagare) i unionen har bidragit till de diskussioner som förts av kommissionen och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet. De organisationer som företräder flygpersonalen framhävde särskilt det faktum att den resultatbaserade synen på flygsäkerhet bör komplettera men inte ersätta det nuvarande systemet med normativa föreskrifter. Arbetstagarorganisationerna var också bekymrade över den framtida tillgången på resurser som medlemsstaterna avsätter för säkerhetstillsyn och pekade på behovet av att ägna särskild uppmärksamhet åt att garantera en hög utbildnings- och kompetensnivå hos personalen både på myndigheter och inom luftfartssektorn i stort. Organisationer som företräder piloter uttryckte särskilt oro över potentiella negativa konsekvenser för säkerheten på grund av de anställningsmetoder som vissa flygbolag tillämpar och på grund av andra innovativa affärsmodeller.

Arbetsgivarorganisationer gjorde kommissionen uppmärksam på skillnader i medlemsstaternas tillämpning av lagstiftningen, överreglering och ineffektiv användning av resurser som avsatts för certifiering och tillsyn. Arbetsgivarna pekade särskilt på det faktum att medan luftfartsindustrin fritt bedriver verksamhet på den inre marknaden är tillsynen

fortfarande organiserad utifrån principen om de enskilda medlemsstaternas ansvar. Lika villkor, standardisering och stabilitet i genomförandet av reglerna anses vara särskilt viktigt för arbetsgivarna. Vissa arbetsgivarorganisationer förespråkade inrättandet av en enda myndighet för civil luftfart för unionen.

Kommissionen kan i stort sett ställa sig bakom resultaten från de offentliga samråden och har tagit upp dem vid utformningen av detta förslag. Unionens förmåga att identifiera och minska säkerhetsrisker bör förbättras genom bestämmelserna i förslaget avseende säkerhetsledning, den europeiska flygsäkerhetsplanen och nationella säkerhetsprogram. Införandet av en risk- och resultatbaserad strategi för reglering bör göra det möjligt att åstadkomma ett mer proportionerligt regelverk som bättre beaktar skillnaderna mellan olika typer av luftfartsverksamhet och riskerna med dem. Den föreslagna ramen för att samla resurser och dela dem mellan de nationella luftfartsmyndigheterna och Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet förväntas leda till ett effektivare resursutnyttjande.

Ett separat offentligt samråd om obemannade luftfartyg anordnades som bekräftade behovet av brådskande åtgärder på unionsnivå för att utnyttja potentialen hos obemannade luftfartyg. Bidraget från denna teknik till tillväxt och sysselsättning bekräftades. Samrådet bekräftade åsikten att ett komplett urval obemannade luftfartyg är redo för utveckling och att rättslig och teknisk osäkerhet hindrar en snabb expansion. Särskilda tillstånd och fragmentering är en verklig börda. Uppgiftslämnarna uppgav säkerhet och skydd för privatlivet som de viktigaste problem som kan hanteras med ett lämpligt regelverk som gör att bestämmelserna står i proportion till riskerna och där nationella myndigheter spelar en viktig roll.

Den nuvarande uppdelningen av befogenheter mellan unionen och medlemsstaterna vad gäller regleringen av obemannade luftfartyg, som baseras på ett tröskelvärde på 150 kg, anses allmänt vara föråldrad. Reglerna för obemannade luftfartyg bör utvecklas mot ett verksamhetscentrerat tillvägagångssätt, där risken med en viss verksamhet görs beroende av en rad faktorer. Vad gäller säkerhets- och privatlivsrelaterade aspekter av obemannade luftfartyg pekar samrådet inte på ett behov av nya regler, utan mer på en bättre tillämpning av befintliga regler, med ett närmare samarbete mellan nationella luftfartsmyndigheter och nationella dataskyddsmyndigheter.

- **Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden**

Kommissionen har begärt ett [yttrande från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, som lämnades den 16 mars 2015](#). Yttrandet bygger på över 6 000 kommentarer från medlemsstater och berörda parter, och i dem föreslås en rad ändringar på de olika områdena för teknisk reglering av luftfarten, bl.a. säkerhet, luftfartsskydd, forskning, miljöskydd och effektivt resursutnyttjande inom det europeiska flygsäkerhetssystemet.

Kommissionen har även använt sig av följande expertis och råd:

1. Två studier upphandlades inför arbetet med konsekvensbedömningen:
 - I den första studien analyserades tillgången på samt effektiviteten i luftfartsmyndigheters användning och utveckling av mänskliga resurser, och finansieringen av det europeiska flygsäkerhetssystemet (bakgrundsstudie om resurser). Denna studie visade att balansen mellan resurser och arbetsbelastning har försämrats under de senaste tio åren. Dessutom skulle befintliga resurser, enligt studien, kunna fördelas bättre över systemet i sin helhet. Brister konstaterades också när det gäller personalens kompetens. I studien hävdas att kombinationen av dessa aspekter förhindrar luftfartsmyndigheterna från att prestera maximalt. Slutsatsen av

studien blev att skillnader i arbetsmetoder mellan nationella luftfartsmyndigheter och skillnader i hur dessa myndigheter finansieras påverkar möjligheten att skapa lika villkor inom den gemensamma luftfartsmarknaden.

- I den andra studien, om resultatsystem och en resultatbaserad strategi, utforskades möjligheterna att införa resultatelement som en del av hanteringen av flygsäkerheten (bakgrundsstudie om resultat). I denna studie drogs slutsatsen att det skulle gå att införa ett resultatsystem för säkerhet för civil luftfart, men samtidigt varnades det för ett snabbt införande, av flera tekniska skäl. När det gäller en resultatbaserad strategi för reglering av flygsäkerhet konstateras det i studien att denna strategi bör ha en positiv inverkan på flygsäkerhet och innovation, men effekten av denna strategi kan endast beskrivas kvalitativt och beror i hög grad på de särskilda bestämmelser som kommer att omvandlas från att vara föreskrivande till att vara resultatbaserade. Detta gör det omöjligt att på förhand kvantifiera fördelarna med en resultatbaserad strategi för luftfartssäkerheten. Denna studie var också föremål för en sakkunnigbedömning av branschen och medlemsstaternas experter.
- 2. Kommissionen tog hänsyn till rekommendationer från [arbetsgruppen om EU:s framtida regleringssystem för luftfart](#) som inrättats av styrelsen för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet, bestående av generaldirektörerna för civil luftfart från 14 EU/Efta-länder samt av representanter från Easa och kommissionen⁶. Slutligen beaktades resultaten av den oberoende externa [utvärderingen i enlighet med artikel 62](#) i förordning (EG) nr 216/2008 om genomförandet av denna förordning (artikel 62-utvärdering)⁷. I båda utvärderingarna rekommenderades bl.a. att förordning (EG) nr 216/2008 bör ändras i ett antal avseenden. En sammanfattning av rekommendationerna från dessa utvärderingar finns i den konsekvensbedömning som åtföljer detta förslag.

- **Konsekvensbedömning**

Detta förslag åtföljs av två konsekvensbedömningar, som finns här: [länk]. Konsekvensbedömningen om översynen av förordning (EG) nr 216/2008 har granskats av konsekvensbedömningsnämnden, som avgav ett positivt yttrande [länk] den 19 juni 2015. Nämnden för lagstiftningskontroll granskade konsekvensbedömningen om en säker utveckling av drönanvändningen i EU och avgav ett positivt yttrande [länk] den 5 november 2015.

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Förslaget undantar bemannade luftfartyg som är av mycket enkelt utförande eller mest används lokalt, och de som är hembyggda, mycket sällsynta eller bara finns i ett litet antal. Initiativet undantar även flygplatser som inte är öppna för allmänt bruk och som inte bedriver kommersiell lufttransport, eller som inte uppfyller vissa lägsta tekniska krav förknippade med verksamhetens storlek eller omfattning.

Mikroföretag och små och medelstora företag är inte undantagna från förslagets tillämpningsområde, vilket också är fallet med den nu gällande förordning (EG) nr 216/2008. Genom förslaget införs emellertid ett mer proportionerligt och anpassningsbart system som

⁶ Easa-styrelsens arbetsgrupp, "Final Report" (2015), <http://easa.europa.eu/the-agency/governance/management-board/meetings/mb-032014>.

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

gör det möjligt att bättre beakta de skillnader som finns mellan företagens olika storlekar. Införandet av ett sådant anpassningsbart system är ett av de främsta målen med detta förslag. Mer specifikt, vad gäller små och medelstora företag och lätta luftfartyg, skulle ett antal åtgärder minska den administrativa bördan för dessa sektorer och göra förordningen mer gynnsam för små företagare. På området godkännande av luftfartygs typkonstruktion föreslås ett alternativt förfarande för typcertifiering för lätta luftfartyg som används i verksamhet med låg risk. Tillverkare av ultralätta luftfartyg som normalt sett inte omfattas av EU-reglerna skulle – om de så önskar – också tillåtas att få sina produkter reglerade enligt EU-lagstiftningen och därigenom dra nytta av den fria rörligheten på den inre marknaden. Flygklubbar och specialiserade sammanslutningar för lätta luftfartyg skulle – på fastställda villkor – tillåtas att agera som behöriga organ på uppdrag av nationella luftfartsmyndigheter.

Förslaget kommer också att underlätta elektroniskt informationsutbyte och införande av mer digital teknik. Kommissionen föreslår i synnerhet att en elektronisk databas inrättas med information som är relevant för certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad, och som alla medlemsstaters luftfartsmyndigheter och Easa skulle ha tillgång till. Viss information i databasen kommer också att göras tillgänglig för allmänheten. Det föreslås att byrån ska få befogenhet att komma överens med företag eller företagssammanslutningar om insamling, utbyte och analys av data, vilket skulle bana väg för att säkerhetsanalysen inom luftfarten kan kompletteras med teknik för stordata.

- **Grundläggande rättigheter**

Detta förslag har inga direkta konsekvenser för skyddet av de grundläggande rättigheterna, med undantag för artiklarna om flygningar med obemannade luftfartyg. De bestämmelser som utarbetats för säker användning av obemannade luftfartyg kommer att bidra till en mer effektiv tillämpning av befintliga bestämmelser om integritet och skydd av personuppgifter. Således kommer säkerhetskravet att utrusta obemannade luftfartyg med en identifieringsanordning, t.ex. ett elektroniskt identifieringschip, också att bidra till att upptäcka personer som inte respekterar integritet eller dataskyddsregler.

4. BUDGETKONSEKVENSER

Förslaget har budgetkonsekvenser med avseende på budgeten för Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet som anges under artikel 06 02 02 i unionens budget (se närmare förklaring i finansieringsöversikten).

Genom förslaget får byrån ett antal nya uppgifter, med konsekvenser för behovet av tjänster som finansieras via unionens bidrag. Behovet av ytterligare personal är huvudsakligen förknippat med 1) samordning på unionsnivå av insamling, utbyte och analys av data och information ("stordata"), 2) inrättande och förvaltning av ett informationsregister på unionsnivå som är relevant för certifiering, tillsyn och efterlevnad, 3) nya uppgifter i samband med reglering och genomförande på områdena marktjänster, miljö och säkerhet, samt 4) en ny ram för överföring av ansvar inom det europeiska flygsäkerhetssystemet som syftar till bättre användning av tillgängliga resurser i hela unionen.

De personalresurser som krävs kommer delvis att tillgodoses genom omplacering av befintlig personal, vilket minskar byråns behov av ytterligare personal som finansieras från budgeten för unionens bidrag till fem tjänster och fyra kontraktsanställda.

Bilaga X till konsekvensbedömningen innehåller ett förslag som bygger på att avgifter som betalas för myndighetsuppgifter förknippade med flygledningstjänst/flygtrafiktjänster omfördelas från Eurocontrol till byrån, utan att öka kostnaderna för operatörerna. Om byrån

gavs möjlighet att finansiera sin verksamhet med anknytning till flygledningstjänsters/flygtrafiktjänsters myndighetsuppgifter genom dessa avgifter, skulle anslag från dess bidrag till unionens budget bli tillgängliga för att finansiera ytterligare tjänster. I den föreslagna förordningen fastställs därför undervägsavgifter som en inkomst för byrån i artikel 109.1 f. Om Easa tilldelas undervägsavgifter skulle det dessutom krävas en ändring av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 391/2013 av den 3 maj 2013 om inrättande av ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster.

Dessutom syftar förslaget till att införa en mekanism som skulle göra det möjligt att bättre anpassa byråns budgetfinansierade personalstyrka för avgiftsrelaterade tjänster till de reella behoven.

I detta sammanhang är det viktigt att notera att Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet är en unionsbyrå som delvis är självfinansierad genom avgifter. Unionens bidrag tillsammans med bidrag från tredjeländer utgör ungefär en tredjedel av budgeten, medan ungefär två tredjedelar utgörs av avgifter från branschen för certifiering och andra tjänster. Budgeten med unionens bidrag är skild från budgeten med avgifter, och i byråns redovisningssystem görs en strikt åtskillnad mellan verksamhet förknippad med unionens bidrag och verksamhet förknippad med avgifter, för att undvika korsfinansiering. När det gäller denna byrå är unionens bidrag därför inte något ”balanserat” bidrag, vilket är fallet för övriga byråer som är delvis självfinansierade, på grundval av lagstiftarens beslut att avgifterna bör spegla verkliga kostnader.

Kommissionen föreslår att man undersöker möjligheten att införa större flexibilitet i anpassningen av byråns tjänsteförteckning med anknytning till avgifter från branschen för certifiering och andra tjänster, baserat på fluktuationer i branschens efterfrågan på tjänster. Denna flexibilitet bör dock vara förenad med villkoret att solida indikatorer utarbetas för att mäta byråns arbetsbörda och effektivitet. Syftet är att se till att ökad flexibilitet inte leder till en ytterligare börda för branschen. Dessa indikatorer skulle kunna beakta faktorer såsom genomsnittlig tidsåtgång för certifiering, den tid det tar att reagera på ansökningar från branschen, genomsnittlig arbetsinsats per certifikat och förhållandet mellan de allmänna omkostnaderna och de totala kostnaderna för verksamheten. Vid minskande efterfrågan måste byrån anpassa den avgiftsfinansierade personalstyrkan nedåt. Den nödvändiga personalminskningen skulle kunna uppnås genom utnyttjande av visstidsanställningar och naturlig omsättning med stöd av en sund planering av framtida uppgifter.

Det finns ett antal faktorer som kan påverka behovet av personal som finansieras genom avgifter. Faktorer som kan påverka efterfrågan på marknaden under de kommande fem åren omfattar bl.a. följande:

- Efterfrågan på nya luftfartyg med fokus på Asien och Stilla-havsområdet, där flottan förväntas öka med en faktor på tre. Denna efterfrågan kommer delvis att tillgodoses med nya luftfartygstyper från tillverkare i dessa regioner, som också kommer att omfattas av Easas certifieringsförfarande.
- Den globala trafiken, som förväntas öka med en årlig tillväxttakt på 3 % och direkt påverka byråns fortsatta luftvärldighetsverksamhet (säkerhetskritisk tillsyn) eftersom arbetet per typcertifikat står i direkt proportion till flygbolagens användning av typen av luftfartyg i fråga.
- Ny teknik, t.ex. utveckling av obemannade luftfartyg, eldrivna luftfartyg eller ny luftskeppsteknik.

Faktorer som kan påverka utvecklandet av nya uppgifter vid byrån omfattar följande:

- Stordataprojekt.

- Överföring av ansvar från medlemsstaterna till byrån enligt de föreslagna artiklarna 53, 54 och 55 på grundval av ett avgiftsfinansierat system.
- Säkerhetshoten, bl.a. hoten mot it-säkerheten, ökar och kan kräva en ny syn på certifieringen.

Kommissionen avser att diskutera fördelarna med att införa en ny flexibilitetsmodell som gör det möjligt att reagera på variationer i arbetsbelastningen inom branschen, och samtidigt garantera effektivitet genom användning av indikatorer, med Europaparlamentet och rådet inom ramen för den interinstitutionella arbetsgruppen för de decentraliserade byråernas resurser, vars nästa sammanträde preliminärt planeras till mars 2016.

Samtidigt kommer kommissionen att tillsammans med byrån fortsätta arbetet med att utarbeta en uppsättning indikatorer för att mäta byråns arbetsbörda och effektivitet i förhållande till de avgifter som tas ut, i syfte att fastställa i detalj hur ett system med flexibilitet för avgiftsrelaterade tjänster skulle fungera i praktiken och vilken den motsvarande effekten på byråns tjänsteförteckning skulle vara.

Begäran om ökad flexibilitet i anpassningen av personalstyrkan för tjänster med anknytning till avgifter är nära kopplad till kommissionens prioritering att främja sysselsättning, tillväxt och investeringar. När det gäller verksamhet som finansieras genom avgifter förväntar sig branschen att dess behov ska tillgodoses i god tid och utifrån marknadens behov genom åtgärder som anses nödvändiga för den europeiska luftfartsindustrins konkurrenskraft.

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

Ramen för övervakning, utvärdering och rapportering för detta initiativ beskrivs i kapitel 7 i åtföljande konsekvensbedömning. Omfattande mekanismer för övervakning och utvärdering finns redan och kan användas, vilket beror på att övervakningen av resultat på luftfartssäkerhetsområdet är en integrerad del av unionens regelverk. Den föreslagna åtgärdens effektivitet, när den väl har antagits, kommer att bli föremål för en obligatorisk utvärdering vart femte år, såsom fallet är enligt nuvarande förordning (EG) nr 216/2008.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Ej tillämpligt

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Hela texten till förslaget till förordning har genomgått en grundlig kontroll av lagstiftningens kvalitet, som föranlett kommissionen att föreslå en ny, tydligare struktur för förordningen och ett standardiserat språk, särskilt i kapitel III, som behandlar olika områden inom flygsäkerheten.

Samtliga bestämmelser som handlar om de nationella behöriga myndigheternas och byråns verksamhet med avseende på utövandet av deras uppgifter rörande certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad har nu koncentrerats till kapitel IV. Kapitel III i förslaget till förordning innehåller endast bestämmelser som är tillämpliga på fysiska och juridiska personer som omfattas av förordningens bestämmelser (dvs. piloter, organisationer som ansvarar för flygplanstillverkning, flygplatsoperatörer osv.).

Kapitel I "Principer":

Artikel 1: Ytterligare mål och medel för att uppnå dessa mål fogas till den föreslagna förordningen, jämfört med den nuvarande förordning (EG) nr 216/2008.

Artikel 2: Genom denna artikel sammanslås artiklarna 1 och 4 i förordning (EG) nr 216/2008. Texten har förenklats. Den huvudsakliga förändringen är införandet av en möjlighet för medlemsstaterna att tillämpa vissa bestämmelser i den nya förordningen på verksamheter och tjänster utförda av statsluftfartyg, t.ex. tullverksamhet, polisiär verksamhet, sök- och räddningsverksamhet, brandbekämpning, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster, samt på flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som tillhandahålls av militären. Deltagandet är modulärt, vilket innebär att t.ex. en medlemsstat kan utnyttja det för en eller flera verksamheter eller tjänster. Det är också upp till den berörda medlemsstaten att besluta inom vilka områden för regleringen av luftfarten (luftvärdighet, flygande personal, flygdrift osv.) man vill utnyttja deltagandet. Om en medlemsstat utnyttjar möjligheten till deltagande för en verksamhet måste den följa de relevanta bestämmelserna i den nya förordningen och de rättsakter som antagits på grundval av den förordningen. Medlemsstaterna kommer också att kunna besluta att när som helst avbryta tillämpningen av bestämmelserna i förordningen på statsluftfartyg eller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som tillhandahålls av militären, under förutsättning att en tillräcklig övergångsperiod tillhandahålls.

Dessutom har förteckningen över luftfartyg som utesluts från förordningens tillämpningsområde (bilaga I, luftfartyg) reviderats (t.ex. små luftfartyg med elektriska motorer har fogats till förteckningen). Det föreslås också att kommissionen ges befogenhet att genom en delegerad akt anpassa viktgränser och andra tekniska kriterier för luftfartyg som är förtecknade i bilaga I. Slutligen föreslås att tillverkare av luftfartyg som finns förtecknade i bilaga I får begära att enskilda typer av sådana luftfartyg ska regleras enligt bestämmelserna i förordningen. Detta deltagande har särskilt utformats för luftfartyg som byggs i serieproduktion och som skulle kunna dra nytta av den fria rörligheten på den inre marknaden och enligt gemensamma krav.

I samtliga fall är dessa möjligheter till deltagande och icke-deltagande underkastade vissa villkor, bland annat ett förhandsbeslut från kommissionen som i synnerhet har till syfte att säkerställa en korrekt tillämpning av den nya förordningen, respekt för de mål som anges i dess artikel 1 samt öppenhet och rättslig säkerhet för alla berörda parter.

Artikel 3: Ett antal definitioner ändras och nya definitioner läggs till i enlighet med ändringarna i den föreslagna förordningens materiella bestämmelser. Definitionerna av ”komplext motordrivet luftfartyg” och ”kommersiell trafik” har tagits bort i linje med den riskbaserade metoden. De särskilda kriterier som dessa definitioner hänvisar till kan fastställas bättre i de delegerade akterna. Övergångsbestämmelser har lagts till i slutet av den föreslagna förordningen (artikel 126) för att säkerställa en ordnad övergång där en definition har ändrats eller tagits bort.

Artikel 4: En ny artikel som handlar om grundläggande principer ska läggas till i förhållande till förordning (EG) nr 216/2008. Samtidigt införs principen om proportionalitet, som också återspeglar rådets ståndpunkt om initiativet SES II+ som kommissionen föreslagit tidigare, och kriterier som bör beaktas vid riskbedömningar som leder till utformningen och genomförandet av de åtgärder som vidtagits enligt den nya förordningen.

Kapitel II ”Säkerhetsledning för luftfart”:

Artiklarna 5–8: Ett nytt kapitel om säkerhetsledning införs som kräver att det europeiska flygsäkerhetsprogrammet och den europeiska flygsäkerhetsplanen antas och som införlivar Icao bilaga 19 avseende standarder och rekommenderad praxis för statliga säkerhetsprogram. Genom artikel 6, som behandlar den europeiska flygsäkerhetsplanen, införs begreppet godtagbar säkerhetsnivå i unionen. Införandet av detta begrepp resulterar dock inte i att bindande säkerhetsmål för unionen eller dess medlemsstater fastställs.

Kapitel III "Grundläggande krav":

Artiklarna 9–18: De bestämmelser i förordning (EG) nr 216/2008 som rör luftvärdighet har setts över med hänsyn till befintliga erfarenheter och för att avspegla det nya begreppet utrustning som inte är fast installerad. Tillämpningsområdet för bestämmelserna om luftvärdighetscertifiering utvidgas också till luftfartsprodukters miljökompatibilitet. Miljönormerna för produkter bör fortsätta att baseras på Icao bilaga 16, men unionen skulle nu ges flexibilitet att anpassa Icaos standarder till sina särskilda behov, vilket redan är fallet när det gäller flygsäkerhet. I fråga om verksamhet med låg risk föreslås en möjlighet att bedöma luftvärdighet och miljökompatibilitet hos produkters och delars konstruktion utan att ett certifikat behöver utfärdas. Denna möjlighet skulle kunna införas särskilt för vissa luftfartyg som används för allmänflyg. Det förväntas också att de luftfartygstillverkare som anges i bilaga I till förordningen ska använda sig av denna flexibilitet när de väljer att delta i unionens regleringssystem enligt artikel 2.

Produkters miljökompatibilitet enligt i artikel 6 i förordning (EG) nr 216/2008 behandlas nu också i artiklarna 9–18 i förslaget till förordning (luftvärdighet och miljöskydd). Nya bestämmelser om miljöskydd har också lagts till i artikel 75.

Artiklarna 19–25: Artikel 7 i förordning (EG) nr 216/2008 har omstrukturerats till artiklarna 19–25. Artiklarnas tillämpningsområde utvidgas till att omfatta kabinbesättning, och de relevanta bestämmelserna om kabinbesättning i artikel 10 i förordning (EG) nr 216/2008 flyttas till detta avsnitt. Texten om flygcertifikat för fritidsflygning har förenklats och texten om allmänpraktiserande läkare har flyttats till kapitel IV, som behandlar certifieringsverksamhet.

Artiklarna 26–28: Artikel 8 i förordning (EG) nr 216/2008 har omstrukturerats till artiklarna 26–28. Certifieringskravet begränsas nu till kommersiell lufttransport. Andra typer av verksamhet som omfattas av kravet på certifiering eller deklaration ska definieras i de delegerade akterna på grundval av en riskbedömning.

Artiklarna 29–34: Artikel 8a i förordning (EG) nr 216/2008 har omstrukturerats till artiklarna 29–34. Markttjänster har lagts till i tillämpningsområdet för detta avsnitt. Det föreslås också att leverantörer av ledningstjänster för trafik på plattan ska få deklarera att de uppfyller kraven, i stället för att certifieras.

Artiklarna 35–39: Artikel 8b i förordning (EG) nr 216/2008 har omstrukturerats till artiklarna 35–39. Texten bygger på den kompromiss som nåtts i rådet om initiativet SES II+. Särskilt bestämmelserna om deklarationer från organisationer som arbetar med konstruktion, tillverkning och underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster har lagts till.

Artiklarna 40–44: Artikel 8c i förordning (EG) nr 216/2008 har omstrukturerats till artiklarna 40–44. Innehållet i bestämmelserna är oförändrat i förhållande till förordning (EG) nr 216/2008.

Artiklarna 45–47: Dessa artiklar skapar den rättsliga grunden för att föreskriva närmare bestämmelser om obemannade luftfartyg, med tanke på det utökade tillämpningsområdet för den föreslagna förordningen.

Närmare bestämt gäller följande:

I artikel 45 hänvisas till relevant bilaga IX, som innehåller viktiga krav om konstruktion, tillverkning, drift och underhåll av obemannade luftfartyg som måste uppfyllas för att trygga en säker verksamhet.

I artikel 46 beskrivs de olika sätten att visa att de grundläggande kraven är uppfyllda. Eftersom obemannade luftfartyg kan utföra verksamheter som inte varit möjliga med bemannade luftfartyg finns det en lång rad risker som är förknippade med flygningar med obemannade luftfartyg – alltifrån traditionell användning med hög risk, som liknar risker i samband med bemannade flygningar, till mycket låg risk. För att bibehålla regler och förfaranden på en nivå som står i proportion till riskerna med verksamheten är det nödvändigt att övergå till ett verksamhetscentrerat tillvägagångssätt där man bedömer den exakta risken med en verksamhet eller typ av verksamheter.

För massproducerade obemannade luftfartyg som utgör en låg risk föreslås att man använder befintliga mekanismer för övervakning av marknaden, reglerade genom förordning 765/2008 och beslut 768/2008, som är specifikt utformade för tillverkning och saluföring av en sådan typ av produkter. Även i detta fall förblir dock luftfartsmyndigheter indirekt involverade, eftersom de begränsningar av den operativa kapaciteten som skulle införas (t.ex. att det obemannade luftfartyget inte får flyga högre än t.ex. 50 m för att begränsa riskerna) måste härröra direkt från traditionella luftfartskrav. Samtidigt som byrån inte skulle ansvara för tillsynen av marknadsövervakningsmekanismerna har kommissionen alltid rätt att kontrollera om medlemsstaterna fullgör sina skyldigheter. Dessutom bygger marknadsövervakningsmekanismen på välgrundade klagomål från medborgare eller företag för att upptäcka produkter som inte uppfyller kraven. Konstaterade fall av bristande efterlevnad i en viss medlemsstat meddelas därefter genom hela den gemensamma marknaden.

Artiklarna 48–50: Artikel 9 i förordning (EG) nr 216/2008 har omstrukturerats till artiklarna 48–50. Kravet på auktorisation begränsas nu till operatörer från tredjeland som utför kommersiell lufttransport. Andra kategorier av verksamhet som utförs av tredjeland och som omfattas av ett krav på auktorisation eller deklaration ska definieras i de delegerade akterna på grundval av en riskbedömning. I linje med gällande praxis har det också klargjorts att krav på auktorisation för operatörer från tredjeland inte gäller överflygningar.

Kapitel IV ”Gemensamt system för tillsyn och kontroll av efterlevnad”:

Artikel 51: Samtliga bestämmelser i den nuvarande förordning (EG) nr 216/2008 om de nationella behöriga myndigheternas och byråns certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnaden har koncentrerats till denna artikel. Dessutom föreslås en tydlig rättslig grund för att ge kommissionen befogenhet att anta, genom delegerade akter, krav som gäller myndigheters ledningssystem, inspektörers kvalifikationer, villkor för genomförande av kontroller och annan tillsynsverksamhet, rampinspektioner samt startförbud för luftfartyg vid bristande efterlevnad.

Artiklarna 52–54: Nya bestämmelser har lagts till i förhållande till förordning (EG) nr 216/2008 vad gäller samarbete mellan de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna,

kommissionen och Europeiska byrån för luftfartssäkerhet när det gäller certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad. En mekanism för att samla och dela luftfartsinspektörer och andra experter införs, tillsammans med en särskild finansieringsmekanism för att bistå medlemsstaterna i gemensam tillsyn. Dessutom utvidgas möjligheten att överföra ansvar från medlemsstaterna till byrån (vilket i dagens läge är möjligt för produktionsanläggningar och för utbildningshjälpmedel för flygsimulering) till alla typer av verksamhet. Det införs även en ram för överföring av ansvar mellan medlemsstaterna. Genom artikel 54 införs en möjlighet organisationer som är multinationellt verksamma att välja byrån som sin behöriga myndighet. De flesta åtgärder som föreslås enligt dessa artiklar är av frivillig karaktär.

Artikel 55: En ny bestämmelse föreslås för att begränsa eventuella systematiska brister i säkerhetstillsyn på medlemsstatsnivå. Denna mekanism för brådskande tillsyn ska användas som en sista utväg av tillfällig natur, och det föreslås att den kan aktiveras/avaktiveras genom ett beslut av kommissionen baserat på klara och tydliga kriterier fastställda i lag.

Artikel 56: Deklarationerna läggs till i tillämpningsområdet för denna bestämmelse.

Artikel 57: Möjligheten att godta utländska certifikat och liknande handlingar på grundval av villkor som anges i delegerade akter läggs till denna artikel. Det föreslås vidare att de bestämmelser i den nuvarande förordning (EG) nr 216/2008 som rör nationella bilaterala luftfartssäkerhetsavtal utgår.

Artikel 58: Bestämmelserna om ackreditering av behöriga organ har förtydligats. Det föreslås att behöriga organ får ges befogenhet att utfärda, återkalla och tillfälligt dra in certifikat på uppdrag av byrån eller den behöriga nationella myndigheten. Principen om erkännande av ackrediteringar av behöriga organ införs. Detta påverkar inte medlemsstaternas rätt att avgöra till vilka behöriga organ de vill ge certifierings- och tillsynsuppgifter. Det förslås också att medlemsstaterna får ackreditera ett behörigt organ gemensamt.

Artiklarna 59 och 60: Artikel 14 i förordning (EG) nr 216/2008 har delats upp i två separata artiklar. Artikel 59 behandlar brådskande åtgärder, och artikel 60 behandlar flexibilitetsåtgärder. I linje med den riskbaserade strategin föreslås det att byrån och kommissionen endast bedömer de åtgärder som varar längre än flygsäsongen för ett flygbolag (åtta månader).

Artiklarna 61–63: Dessa artiklar behandlar information, inklusive data, av relevans för genomförandet av den föreslagna nya förordningen. De nya inslagen gäller byråns roll för att samordna insamling, utbyte och analys av information på unionsnivå. Bestämmelserna om skydd av information och informationskällor anpassas till förordning (EU) nr 376/2014 om rapportering av händelser. En rättslig grund skapas för en ny databas med information som är relevant för certifiering, tillsyn och efterlevnad, som ska skötas av byrån. Det föreslås att denna databas används också av medlemsstaterna för utbyte av information om piloters medicinska lämplighet.

Kapitel V "Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet":

Artiklarna 64 och 65: Tre nya funktioner för byrån har lagts till i artikel 64 (stöd till nationella behöriga medlemsstater, stöd till kommissionen i genomförandet av resultatsystem för luftfarten, och samarbete med andra unionsorgan, exempelvis Europeiska kemikaliemyndigheten eller Europeiska försvarsbyrån, om tekniska frågor med anknytning till civil luftfart). Artiklarna 18 och 19 i förordning (EG) nr 216/2008 om byråns åtgärder har slagits samman till artikel 65.

Artiklarna 66 och 67: Dessa artiklar har anpassats till de ändringar som gjorts i avsnitten I och II kapitel III i förslaget till förordning. Byråns behörighet att godkänna organisationer som inte är etablerade i unionen har begränsats till organisationer utanför det territorium som en medlemsstat ansvarar för enligt Chicagokonventionen. Detta klargör frågan om behörig myndighet för godkännande av organisationer i medlemsstaternas utomeuropeiska länder och territorier. På grundval av de erfarenheter som gjorts har ändringar också gjorts med avseende på byråns ansvar för att godkänna utbildningshjälpmedel för flygsimulering.

Artikel 22 i förordning (EG) nr 216/2008. Dess bestämmelser om begränsning av flygtid har lagts till i artiklarna 28.1 f och 65.7, medan dess bestämmelser om de åtgärder som ska vidtas av byrån i brådskande fall har flyttats till artikel 65.6.

Artikel 68: Ändringarna bygger till stor del på den kompromiss som nåtts i rådet om initiativet SES II+. Särskilt begreppet förklaringar om överensstämmelse återspeglas i denna artikel. I denna artikel föreslås av tydlighetsskäl en ny struktur, där punkt 1 behandlar organisationer och punkt 2 system och komponenter. Med avseende på system och komponenter är byråns behörighet villkorad – byrån kommer att ansvara för certifiering av system och komponenter endast om det föreskrivs i de delegerade akter som antas av kommissionen.

Artikel 69: Byråns behörighet att godkänna organisationer som inte är etablerade i unionen har begränsats till organisationer utanför det territorium som en medlemsstat ansvarar för enligt Chicagokonventionen. Detta klargör frågan om behörig myndighet för godkännande av organisationer i medlemsstaternas utomeuropeiska länder och territorier.

Artikel 70: I förhållande till motsvarande bestämmelse i förordning (EG) nr 216/2008 har en ny punkt lagts till som behandlar byråns stöd till kommissionen i genomförandet av förordning (EG) nr 2111/2005.

Artikel 71: Denna bestämmelse motsvarar artikel 55 i förordning (EG) nr 216/2008. Ordalydelsen i denna artikel har uppdaterats för att återspegla kommissionens senaste ansats när det gäller utredningar som utförs av unionens institutioner och organ inom medlemsstaternas territorier. Framför allt har det ytterligare förtydligats att byråns utredningsbefogenheter måste utövas i enlighet med tillämpliga bestämmelser i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där utredningen äger rum.

Artikel 72: Artikeln har anpassats på grundval av erfarenheterna från genomförandet hittills. I synnerhet har det klargjorts att böter i princip ska åläggas endast om andra verkställighetsåtgärder skulle vara otillräckliga eller oproportionella.

Artikel 73: Artiklarna 24 och 54 i förordning (EG) nr 216/2008 har slagits samman till denna artikel. Ordalydelsen i denna artikel har uppdaterats för att återspegla kommissionens senaste ansats när det gäller utredningar som utförs av EU:s institutioner och organ inom medlemsstaternas territorier. Framför allt har det ytterligare förtydligats att byråns utredningsbefogenheter måste utövas i enlighet med tillämpliga bestämmelser i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där utredningen äger rum. En bestämmelse har också lagts till som ålägger byrån att i sin årliga säkerhetsöversyn ta med sammanfattande information om varje enskild medlemsstats tillämpning av bestämmelserna i den nya förordningen och av de detaljerade regler som antagits på grundval av den.

Artikel 74: Den nuvarande artikeln har utvidgats genom att ge byrån i uppdrag att bistå kommissionen i kartläggningen av centrala frågor för forskning med anknytning till de

områden som omfattas av förordningen. Byrån får dessutom en stödjande roll i utarbetandet och genomförandet av unionens forskningsprogram. Dessutom ger artikeln byrån möjlighet att delta i forskningsprojekt på områden där byrån har expertkunskaper, på grundval av ad hoc-bidrag från unionens ramprogram för forskning och innovation eller andra finansieringsprogram.

Artikel 75: En ny artikel har lagts till om miljöskydd inom civil luftfart. Utan att utvidga det nuvarande tillämpningsområdet för unionens åtgärder fokuserar denna artikel på samband som kan finnas mellan miljöåtgärder (t.ex. förbud mot vissa kemiska ämnen) och andra tekniska områden inom luftfartslagstiftningen. Den ger dessutom byrån mandat att biträda kommissionen vid utformningen och samordningen av miljöskyddsstrategier för luftfarten, och skapar en rättslig grund för den miljöutredning om luftfarten som byrån ska offentliggöra vart tredje år.

Artikel 76: En ny artikel har lagts till som rör tekniska aspekter av luftfartsskyddet som är direkt kopplade till flygsäkerhet. Artikeln behandlar i första hand eventuella samband mellan åtgärder för luftfartsskydd (t.ex. system för låsning av dörren till cockpit) och flygsäkerhet. Artikeln gör det också möjligt för kommissionen att förlita sig på byråns sakkunskap vid genomförandet av förordning (EG) nr 300/2008. I artikel föreslås slutligen att ett förfarande inrättas som gör det möjligt för byrån att vidta åtgärder enligt dess behörighet, t.ex. luftvärdighetsdirektiv eller bulletiner med säkerhetsinformation, i syfte att skydda den civila luftfarten mot olagliga ingrepp. Det föreslås att sådana åtgärder vidtas av byrån i samförstånd med kommissionen och efter samråd med medlemsstaterna. Innan kommissionen ger sitt samtycke till den åtgärd som planeras av byrån kan kommissionen begära ett yttrande från den kommitté för luftfartsskydd som inrättats enligt förordning (EG) nr 300/2008.

Artikel 77: Med de nya bestämmelserna i denna artikel föreslås i punkt 4 att en databas inrättas med information om skillnader mellan Icaos standarder och rekommenderade praxis å ena sidan och bestämmelserna i denna föreslagna förordning och de delegerade akter och genomförandakter som antas på grundval av den å andra sidan. En bestämmelse om samarbete med kommissionen, byrån och de behöriga nationella myndigheterna genom ett nätverk av experter föreslås i punkt 5. Slutligen förtydligas i punkt 6 byråns möjlighet att delta i tekniskt samarbete med och stöd till tredjeländer på grundval av ad hoc-bidrag.

Artiklarna 78–80: Enligt förslaget skulle dessa tre nya artiklar behandla byråns roll inom krishantering, tillhandahållande av utbildning på luftfartsområdet och genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet.

Artiklarna 81–103: De ändringar som föreslås i förhållande till förordning (EG) nr 216/2008 avspeglar erfarenheterna hittills och de standardklausuler för unionens byråer som infördes på grundval av 2012 års gemensamma strategi för decentraliserade byråer. I synnerhet föreslås att en direktion tillsätts för att bistå byråns styrelse. Inrättandet av lokala kontor har gjorts beroende av kommissionens, styrelsens och den berörda medlemsstatens godkännande. Reglerna för överklagandenämnden har förtydligats.

Artiklarna 104–105: Bestämmelserna om byråns arbetsmetoder har reviderats med hänsyn till gällande praxis.

Artiklarna 106–108: De föreslagna ändringarna i förhållande till förordning (EG) nr 216/2008 avspeglar erfarenheterna hittills och de standardklausuler för unionens byråer som infördes på grundval av 2012 års gemensamma strategi för decentraliserade byråer samt

kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013 av den 30 september 2013 med rambudgetförordning för de organ som avses i artikel 208 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012⁸. Dessutom har bestämmelserna om byråns översättning av handlingar förenklats (översättning sker med beaktande av ett dokuments säkerhetsrelevans).

Artiklarna 109–114: De ändringar som föreslås i förhållande till förordning (EG) nr 216/2008 avspeglar erfarenheterna hittills och de standardklausuler för unionens byråer som infördes på grundval av 2012 års gemensamma strategi för decentraliserade byråer och kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013. Det föreslås dessutom att byrån, enligt artikel 109.1, ska bemyndigas att ta emot ad hoc-bidrag genom att bidrag införs som extra inkomstkälla för byrån. Flygtrafikavgifter för myndighetsuppgifter förknippade med flygledningstjänst/flygtrafiktjänster anges som ytterligare en inkomstkälla. Dessa två ytterligare finansieringskällor samt möjligheten att anpassa den personalstyrka som finansieras genom avgifter beroende på efterfrågan på marknaden är även sådant som Europaparlamentet föreslagit i samband med diskussionen om kommissionens initiativ SESII+. I artikel 109.5 anges att byrån måste ha en avgiftsrelaterad personalplanering och resursförvaltning som gör det möjligt att snabbt reagera på fluktuationer i inkomsterna från avgifter. Detta bör läsas tillsammans med artikel 109.6, som anger att utkastet till tjänsteförteckning med avseende på den del av byråns personal som finansieras från budgeten för avgifter som byrån föreslår på grundval av arbetsbelastning och effektivitetsindikatorer, återspeglar de resurser som behövs för att snabbt och effektivt tillgodose branschens behov av certifiering och andra tjänster, och därigenom bidra till den europeiska luftfartssektorns konkurrenskraft. Detta tillvägagångssätt bör även gälla för eventuella överföringar av ansvar från medlemsstaterna till byrån enligt vad som föreslås i artiklarna 53–55. Slutligen bör de resurser som krävs för att tillgodose efterfrågan på marknaden också beaktas vid utarbetandet av förslaget till allmän budget.

Artikel 115: Artikeln har ändrats för att tydligare beskriva vilka verksamheter som kommer att finansieras med avgifter. I artikeln klargörs också att avgifterna måste anpassas om betydande positiva eller negativa budgetresultat blir återkommande.

Kapitel VI "Slutbestämmelser":

Artiklarna 116–117: Dessa bestämmelser gäller kommissionen befogenheter att anta de delegerade akter och genomförandeakter som krävs enligt den nya förordningen, och de anger villkoren för utövandet av denna delegering.

Artikel 118: Artikeln har ändrats för att klargöra europeiska tredjeländers deltagande i byråns arbete samt byråns roll i upprättandet av samarbetsavtal med dessa länder.

Artikel 119: Detta är en ny artikel som härrör från 2012 års gemensamma strategi för decentraliserade byråer och som fastställer kravet på en överenskommelse om säte mellan byrån och värdmedlemsstaten.

Artikel 120: Denna artikel avser påföljder som medlemsstaterna fastställer för överträdelse av regler och motsvarar artikel 68 i förordning (EG) nr 216/2008.

Artikel 121: Denna artikel anger de tillämpliga reglerna för behandling av personuppgifter.

⁸ EGT L 328, 7.12.2013, s. 42.

Artikel 122: Denna artikel upphäver förordning (EG) nr 216/2008.

Artikel 123: I denna artikel införs ändringar av förordning (EG) nr 1008/2008 som krävs för att möjliggöra överföringar av befogenheter för drifttillstånd (AOC) mellan en medlemsstat och byrån, och mellan medlemsstater. Vidare föreslås en strykning av kravet på förhandsgodkännande av arrangemang med in- och uthyrning med besättning som inte inbegriper en tredjelandsoperatör. Slutligen klargörs att ett luftfartyg som används av ett lufttrafikföretag från unionen också kan vara registrerat i ett tredjeland vid in- och uthyrning utan besättning.

Artikel 124: Genom denna artikel införs ändringar av unionens regler om olycksutredningar som fastställs i förordning (EU) nr 996/2010, för att undvika att de behöriga organen måste inleda en fullständig olycksutredning av olyckor med små obemannade luftfartyg, vilka inte skulle ha systemomfattande konsekvenser.

Artikel 125: Genom denna artikel ändras de unionsbestämmelser om händelserapportering som föreskrivs i förordning (EU) nr 376/2014 för att undvika att händelser med små obemannade luftfartyg med en försumbar inverkan på säkerheten i luftfartssystemet skulle skapa en flaskhals för rapporteringen av händelser.

Artikel 126: Denna artikel innehåller övergångsbestämmelser avseende de definitioner som stryks från eller ändrats genom den förordning som nu föreslås, men som fortfarande återspeglas i de genomförandeförordningar som antas på grundval av förordning (EG) nr 216/2008.

Bilaga I: Det föreslås att bilagans tillämpningsområde kompletteras med elektriska luftfartyg (utbyte av framdrivningssystem och komplettering med batterier ökar luftfartygets massa för motsvarande typ av luftfartyg). Det föreslås också att små varmluftsballonger för en person undantas från den nya förordningens tillämpningsområde, och att viktgränserna för segelflygplan justeras. Obemannade luftfartyg har flyttats till bilaga IX.

Bilaga II: Den huvudsakliga ändringen i förhållande till förordning (EG) nr 216/2008 gäller ett förtydligande om att aspekter avseende it-säkerhet bör beaktas vid konstruktionen av ett luftfartyg (1.3.5). Dessutom återspeglas erfarenheterna från det praktiska genomförandet av den förordningen, och begreppet utrustning som inte är fast installerad införs (inklusive grundläggande krav som rör sådan utrustning).

Bilaga III: En ny bilaga läggs till med grundläggande krav på miljökompatibilitet för produkter, såsom föreskrivs i artikel 9.

Bilaga IV: Den huvudsakliga ändringen gäller införandet av ytterligare grundläggande krav för kabinbesättning. Dessutom återspeglas erfarenheterna från det praktiska genomförandet av förordning (EG) nr 216/2008.

Bilaga V: Aspekter avseende miljökompatibiliteten ingår i avsnitt 6. Grundläggande krav för kabinbesättning som ingår i förordning (EG) nr 216/2008 har strukits eftersom de nu behandlas ingående i bilaga IV till den nya förordningen. Avsnitt 8, som handlar om ytterligare grundläggande krav för viss mer komplex verksamhet, har anpassats till ordalydelsen i artikel 27 i den nya förordningen. Aspekter avseende it-säkerhet har lagts till i avsnitt 8.4. Slutligen återspeglas erfarenheterna från det praktiska genomförandet av förordning (EG) nr 216/2008.

Bilaga VI: Förtydliganden har lagts till angående villkoren för att en organisation som bildats för att främja flygsport eller fritidsflyg ska kunna komma ifråga för ackreditering som ett behörigt organ. Dessa villkor gäller hantering och förebyggande av intressekonflikter.

Bilaga VII: Grundläggande krav för markttjänster har lagts till (avsnitt 4). Dessutom har erfarenheterna från det praktiska genomförandet av förordning (EG) nr 216/2008 återspeglats.

Bilaga VIII: Aspekter avseende it-säkerhet har lagts till i de grundläggande kraven i fråga om information och uppgifter (punkt 2.1.3) och integritet i system och komponenter (punkt 3.3). Ändringarna återspeglar också den kompromiss som nåtts i rådet om initiativet SES II+, som föreslagits tidigare av kommissionen.

Bilaga IX: Denna bilaga, som det hänvisas till i artiklarna 45, 46 och 47, innehåller de grundläggande krav som täcker obemannade luftfartyg när det gäller luftvärdighet, drift och involverade företag. De grundläggande kraven utgör också grunden för att utarbeta mer detaljerade regler som skulle utgöra den ”harmoniserade gemenskapslagstiftningen” i den mening som avses i förordning (EG) nr 765/2008.

Bilaga X: Tabellen jämför bestämmelserna i förordning (EG) nr 216/2008 med bestämmelserna i det aktuella förslaget till en ny förordning.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag,

efter översändande av utkastet till lagstiftningsakt till de nationella parlamenten,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande⁹,

med beaktande av Regionkommitténs yttrande¹⁰,

i enlighet med det ordinarie lagstiftningsförfarandet, och

av följande skäl:

- (1) En hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten och inom miljöskyddet bör alltid garanteras genom att gemensamma säkerhetsbestämmelser antas och genom åtgärder för att säkerställa att varor, personer och organisationer som är verksamma inom civil luftfart i unionen följer såväl dessa bestämmelser som miljöskyddsbestämmelserna.
- (2) Dessutom bör luftfartyg från tredjeland som är i trafik till, inom eller från det territorium där de relevanta bestämmelserna i fördraget om Europeiska unionen (EU-fördraget) och fördraget om Europeiska unionens funktionsätt (EUF-fördraget), (tillsammans kallade fördragen), gäller vara föremål för lämplig tillsyn på unionsnivå inom de gränser som anges i konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 ("Chicagokonventionen") i vilken samtliga medlemsstater är parter.
- (3) Det är inte lämpligt att alla luftfartyg omfattas av gemensamma bestämmelser. Med beaktande av den begränsade risken för säkerheten inom den civila luftfarten bör i synnerhet luftfartyg som är av enkelt utförande eller som mest används lokalt och de som är hembyggda eller mycket sällsynta eller bara finns i ett litet antal även i fortsättningen omfattas av medlemsstaternas tillsyn utan någon skyldighet enligt denna förordning för andra medlemsstater att erkänna sådana nationella arrangemang.

⁹ EUT C, , s. .

¹⁰ EUT C, , s. .

- (4) Emellertid bör det finnas möjlighet att tillämpa vissa bestämmelser i denna förordning på vissa typer av luftfartyg som inte omfattas av bestämmelserna i denna förordning, särskilt de som är industriellt tillverkade och som skulle kunna dra nytta av den fria rörligheten inom unionen. Därför bör organisationer som deltar i utformningen av sådana luftfartyg tillåtas att begära att kommissionen beslutar att unionens krav som gäller konstruktion, tillverkning och underhåll av luftfartyg gäller nya typer av luftfartyg som ska släppas ut på marknaden av sådana organisationer.
- (5) Det är inte lämpligt att alla flygplatser omfattas av gemensamma bestämmelser. Flygplatser som inte är öppna för allmänt bruk och flygplatser som huvudsakligen används för fritidsflyg eller för kommersiell luftfart på annat sätt än i enlighet med instrumentflygningsprocedurer och med belagda banor kortare än 800 meter bör även i fortsättningen stå under medlemsstaternas tillsyn, utan att andra medlemsstater har några skyldigheter enligt den här förordningen att erkänna sådana nationella system.
- (6) Medlemsstaterna bör ges möjlighet att från bestämmelserna i denna förordning undanta flygplatser med låga trafikvolym, med förbehåll för ett förhandstillstånd från kommissionen, förutsatt att de berörda flygplatserna icke desto mindre uppfyller de minsta gemensamma säkerhetsmål som fastställs i de relevanta väsentliga kraven. När en medlemsstat beviljar sådana undantag bör dessa undantag även gälla för utrustning som används på den berörda flygplatsen och för leverantörer av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan som är verksamma på de undantagna flygplatserna. Undantag som medlemsstater beviljat flygplatser före ikraftträdandet av denna förordning bör förbli giltiga, samtidigt som det bör säkerställas att information om dessa undantag görs tillgänglig för allmänheten.
- (7) Medlemsstaterna kan anse att det är att föredra, särskilt i syfte att uppnå säkerhet, driftskompatibilitet eller effektivitetsvinster, att tillämpa bestämmelserna i denna förordning i stället för deras nationella lagstiftning, på statsluftfartyg och flygledningstjänst (ATM) och flygtrafiktjänster (ANS) som tillhandahålls av militären. De bör tillåtas att göra detta. Kommissionen bör ges de nödvändiga genomförandebefogenheterna att besluta om sådana ansökningar. Medlemsstater som utnyttjar denna möjlighet bör samarbeta med Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*), särskilt genom att tillhandahålla all den information som behövs för att bekräfta att luftfartyget och de berörda verksamheterna följer de relevanta bestämmelserna i denna förordning.
- (8) De åtgärder som vidtas i enlighet med denna förordning för att reglera den civila luftfarten i unionen, inbegripet de delegerade akter och genomförandeaakter som antagits på grundval av denna förordning, bör motsvara och vara proportionerliga i förhållande till arten av och riskerna med de olika typer av åtgärder och verksamheter som de avser. De bör också om möjligt formuleras på ett sätt som är inriktat på mål som ska uppnås, samtidigt som de tillåter olika sätt att nå dessa mål. Detta bör bidra till ett mer kostnadseffektivt uppnående av de erforderliga säkerhetsnivåerna och främja teknisk och operativ innovation. Erkända branschnormer och -förfaranden bör användas, om det har konstaterats att de garanterar överensstämmelse med de grundläggande kraven i denna förordning.
- (9) Tillämpning av sunda ledningsprinciper är väsentligt för att kontinuerligt förbättra säkerheten inom den civila luftfarten i unionen, förutse nya säkerhetsrisker och utnyttja begränsade tekniska resurser på bästa sätt. Det är därför nödvändigt att fastställa en gemensam ram för planering och genomförande av åtgärder för förbättrad säkerhet. För detta ändamål bör en europeisk flygsäkerhetsplan och ett europeiskt

flygsäkerhetsprogram upprättas på unionsnivå. Varje medlemsstat bör också utarbeta ett nationellt flygsäkerhetsprogram i enlighet med kraven i bilaga 19 till Chicagokonventionen. Detta program bör åtföljas av en plan över de åtgärder som ska vidtas av medlemsstaterna för att mildra de konstaterade säkerhetsbristerna.

- (10) I enlighet med bestämmelserna i bilaga 19 till Chicagokonventionen måste medlemsstaterna fastställa en godtagbar säkerhetsnivå i förhållande till den luftfartsverksamhet som faller under deras ansvar. För att bistå medlemsstaterna med att uppfylla detta krav på ett samordnat sätt bör den europeiska flygsäkerhetsplanen fastställa en godtagbar säkerhetsnivå för unionen med avseende på de olika kategorierna av luftfartsverksamhet. Denna godtagbara säkerhetsnivå bör inte vara bindande, utan uttrycka unionens och medlemsstaternas ambition när det gäller säkerheten inom den civila luftfarten.
- (11) Chicagokonventionen innehåller miniminormer för att säkerställa säkerheten inom den civila luftfarten med tillhörande miljöskydd. Grundläggande unionskrav och ytterligare bestämmelser om deras genomförande som fastställs i denna förordning bör garantera att medlemsstaterna på ett enhetligt sätt fullgör de förpliktelser som föreskrivs i Chicagokonventionen, även gentemot tredjeland. Om unionens regler skiljer sig från de miniminormer som fastställs i Chicagokonventionen, bör medlemsstaterna underrätta Internationella civila luftfartsorganisationen i enlighet därmed.
- (12) I linje med normer och rekommenderad praxis som anges i Chicagokonventionen bör grundläggande krav som gäller luftfartsprodukter, delar, utrustning som inte är fast installerad, flygplatser och tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster upprättas. Dessutom bör grundläggande krav som ska tillämpas på personer och organisationer som medverkar i luftfartygs drift, driften av flygplatser och tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, liksom grundläggande krav för personal och produkter involverade i utbildning och medicinsk undersökning av flygande personal och flygledare, också fastställas.
- (13) De väsentliga krav som gäller miljökompatibilitet i samband med konstruktionen av luftfartsprodukter bör avse såväl flygplansbuller som utsläpp, och göra det möjligt för unionen att fastställa detaljerade tekniska standarder som är nödvändiga för att skydda miljön och människors hälsa från skadliga effekter av luftfartsverksamhet. Dessa krav bör bygga på de standarder och den rekommenderade praxis som anges i Chicagokonventionen.
- (14) Unionen bör också fastställa grundläggande krav för säkert tillhandahållandet av marktjänster.
- (15) Med tanke på den civila luftfartens ökande beroende av modern informations- och kommunikationsteknik bör grundläggande krav fastställas för att garantera säkerheten för den information som används inom den civila luftfartssektorn
- (16) Luftfartsprodukter, delar och utrustning som inte är fast installerad, flygplatser och flygplatsutrustning, operatörer av luftfartyg och flygplatser, system för och leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, samt piloter, flygledare och personer, produkter och organisationer som deltar i deras utbildning och medicinska undersökningar, bör certifieras eller licensieras när de befunnits uppfylla relevanta grundläggande krav eller, om relevant, övriga krav som fastställs i eller i enlighet med denna förordning. Kommissionen bör ges befogenhet att anta nödvändiga detaljerade bestämmelser för utfärdandet av dessa certifikat och i tillämpliga fall de deklARATIONER

som ska göras i detta syfte, med hänsyn till förordningens syften och den berörda verksamhetens art och de risker den är förknippad med.

- (17) De organisationer som arbetar med konstruktion och tillverkning av luftfartsprodukter och delar bör ges möjlighet att intyga att konstruktionen av produkter och delar uppfyller relevanta branschnormer, när detta anses säkerställa en acceptabel säkerhetsnivå. Denna möjlighet bör begränsas till produkter som används i lätta luftfartyg och sportflygplan och under lämpliga begränsningar och villkor för att garantera säkerheten.
- (18) Eftersom obemannade luftfartyg används i samma luftrum som traditionella luftfartyg bör denna förordning omfatta sådana luftfartyg, oavsett deras operativa massa. Tekniken för obemannade luftfartyg möjliggör nu ett brett spektrum av användningar som bör omfattas av bestämmelser som står i proportion till risken med en viss verksamhet eller typ av verksamheter.
- (19) Reglerna för obemannade luftfartyg bör i möjligaste mån bidra till att uppnå överensstämmelse med relevanta rättigheter som garanteras enligt unionsrätten, särskilt rätten till respekt för privatlivet och familjelivet som fastställs i artikel 7 i stadgan om de grundläggande rättigheterna, och rätten till skydd av personuppgifter som fastställs i artikel 8 i stadgan och i artikel 16 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (EUF-fördraget) och i enlighet med bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter¹¹.
- (20) För vissa typer av obemannade luftfartyg är tillämpning av de bestämmelser i denna förordning som rör certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnaden samt bestämmelserna om byrån inte nödvändig för att uppnå tillräckliga säkerhetsnivåer. Mekanismer för marknadsövervakning som tillhandahålls av unionens harmoniseringslagstiftning för produkter bör göras tillämpliga på dessa fall.
- (21) För att nå målen med denna förordning bör kommissionen, byrån och de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna, genom att dela resurser och arbeta tillsammans, fungera som ett gemensamt europeiskt flygsäkerhetssystem.
- (22) Byrån och de nationella behöriga myndigheterna bör arbeta i partnerskap för att bättre upptäcka osäkra förhållanden och vidta lämpliga åtgärder för att åtgärda dem. Medlemsstaterna bör i synnerhet kunna överlåta till varandra eller till byrån ansvaret enligt denna förordning avseende certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad, särskilt om detta är nödvändigt för ökad säkerhet och effektivare resursanvändning. Det är också nödvändigt att, beroende på omständigheterna, stödja medlemsstaterna vid utförandet av dessa uppgifter, särskilt vad gäller gemensam och gränsöverskridande tillsyn, genom inrättandet av en effektiv ram för sammanförande och gemensamt utnyttjande av inspektörer och andra specialister med relevant sakkunskap.
- (23) En mekanism för brådskande tillsyn bör inrättas som ska aktiveras av kommissionen när det finns bevis för en allvarlig och ihållande oförmåga hos en medlemsstat att effektivt utföra en del av eller alla sina certifierings-, tillsyns- och

¹¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter (EGT L 281, 23.11.1995, s. 31).

verkställighetsuppgifter enligt denna förordning. Om en sådan situation riskerar säkerheten och inte åtgärdas på ett adekvat sätt av den berörda medlemsstaten, bör byrån ha möjlighet att tillfälligt utöva ansvaret för uppgifterna i fråga.

- (24) För att uppnå huvudsyftena med denna förordning, samt mål som rör den fria rörligheten för varor, personer, tjänster och kapital, bör de certifikat som utfärdats och de deklarationer som avgetts i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning gälla i alla medlemsstater, utan ytterligare krav eller utvärdering.
- (25) Vid utfärdande av certifikat enligt denna förordning kan hänsyn behöva tas till certifikat eller andra relevanta handlingar som styrker överensstämmelse och som utfärdats i enlighet med lagstiftningen i tredjeländer. Detta bör göras när de relevanta internationella avtal som unionen ingått med tredjeländer eller de delegerade akter som antagits av kommissionen i enlighet med denna förordning föreskriver det, och i enlighet med dessa avtal eller delegerade akter.
- (26) Mot bakgrund av reglerna om godtagande av certifikat och andra relevanta handlingar som styrker överensstämmelse, utfärdade i enlighet med lagstiftningen i tredje länder, som föreskrivs i denna förordning, bör internationella avtal som slutits mellan en medlemsstat och tredjeländer avslutas eller ändras om de inte är förenliga med dessa regler.
- (27) En viss grad av flexibilitet bör tillåtas vid tillämpningen av de regler som fastställs i den här förordningen eller som antas på grundval av den, för att göra det möjligt för medlemsstaterna att vidta nödvändiga åtgärder för att omedelbart reagera på problem som rör civil luftfartssäkerhet eller för att bevilja undantag i händelse av vissa brådskande oförutsedda omständigheter eller brådskande operativa behov, med förbehåll för lämpliga villkor för att i synnerhet garantera proportionalitet, objektiv kontroll och öppenhet. Av proportionalitetsskäl bör byrån och kommissionen endast bedöma åtgärderna eller undantagen i fråga i syfte att utfärda en rekommendation eller fatta ett beslut, om deras varaktighet överskrider flygsäsongen för ett flygbolag, dvs. åtta månader, utan att det påverkar kommissionens befogenheter enligt artikel 258 i EUF-fördraget. Om byrån är den behöriga myndigheten när det gäller utfärdandet av vissa certifikat i enlighet med denna förordning, bör den också ges befogenhet att bevilja sådana undantag, i samma situationer och på samma villkor som de som tillämpas för medlemsstaterna. I detta sammanhang bör det även vid behov finnas möjlighet till eventuella ändringar av relevanta bestämmelser som fastställs i de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, särskilt för att möjliggöra andra sätt att uppfylla villkoren, samtidigt som man säkerställer en acceptabel säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen.
- (28) I syfte att säkerställa en korrekt tillämpning av denna förordning och med beaktande av behovet av att identifiera, bedöma och minska riskerna för säkerheten inom den civila luftfarten bör kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna utbyta all för dem tillgänglig information i samband med tillämpningen av denna förordning. För detta ändamål bör byrån ges möjlighet att organisera ett strukturerat samarbete i fråga om insamling, utbyte och analys av relevant säkerhetsrelaterad information. I detta syfte bör det vara tillåtet att ingå nödvändiga administrativa arrangemang.
- (29) I syfte att underlätta utbytet mellan medlemsstaterna, kommissionen och byrån av information, inklusive data, som är relevant för certifiering, tillsyn och kontroll av

efterlevnaden, bör en elektronisk databas med sådan information upprättas och förvaltas av byrån i samarbete med medlemsstaterna och kommissionen.

- (30) Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG är tillämpligt på behandling av personuppgifter som utförs genom tillämpning av denna förordning. Enligt det direktivet får medlemsstaterna föreskriva undantag och begränsningar i fråga om vissa av de rättigheter och skyldigheter som anges i direktivet, bland annat när det gäller behandlingen av personuppgifter inom hälso- och sjukvård. Behandlingen av personuppgifter, särskilt inom hälso- och sjukvård, inom ramen för den databas som anges i artikel 63 i denna förordning, är nödvändig för att möjliggöra effektivt samarbete mellan medlemsstaterna när det gäller certifiering och tillsyn av piloters medicinska lämplighet. Utbyte av personuppgifter bör underkastas stränga villkor och begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att uppnå syftena med denna förordning. Mot bakgrund av ovanstående bör de principer som anges i direktiv 95/46/EG vid behov kompletteras eller förtydligas i den här förordningen.
- (31) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001¹², och särskilt dess bestämmelser om konfidentiell och säker uppgiftsbehandling, är tillämplig på byråns behandling av personuppgifter när den fullgör sina skyldigheter i samband med tillämpningen av denna förordning och mer specifikt vid förvaltningen av databasen i enlighet med artikel 63 i denna förordning. Mot bakgrund av ovanstående bör de principer som anges i förordning (EG) nr 45/2001 vid behov kompletteras eller förtydligas i den här förordningen.
- (32) Byrån har inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002¹³ inom unionens nuvarande institutionella struktur och fördelning av befogenheter, arbetar självständigt när det gäller tekniska frågor och är rättsligt, administrativt och ekonomiskt oberoende. Byrån har fått nya befogenheter i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008. Vissa anpassningar bör göras i byråns struktur och funktionssätt för att den bättre ska kunna utföra de nya uppgifter den tilldelas genom den här förordningen.
- (33) Enligt unionens institutionella system är genomförandet av unionslagstiftningen främst medlemsstaternas ansvar. Certifierings-, tillsyns- och verkställighetsuppgifter som krävs enligt denna förordning, och enligt de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av denna förordning, bör därför i princip utföras på nationell nivå av en eller flera behöriga myndigheter i medlemsstaterna. I vissa klart definierade fall bör dock byrån få befogenhet att utföra dessa uppgifter enligt denna förordning. I dessa fall bör byrån också få vidta nödvändiga åtgärder avseende trafik med luftfartyg, den flygande personalens kompetens eller användningen av luftfartyg från tredjeland, om detta är det bästa sättet att garantera enhetlighet och underlätta den inre marknadens funktion.
- (34) Byrån bör tillhandahålla kommissionen teknisk sakkunskap vid utarbetandet av nödvändig lagstiftning och vid behov bistå medlemsstaterna och branschen vid tillämpningen av denna. Den bör vid behov kunna utfärda certifieringsspecifikationer

¹² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

¹³ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1).

och vägledande material, genomföra tekniska undersökningar och utfärda certifikat eller registrera deklarationer.

- (35) Globala satellitbaserade navigeringssystem, och särskilt unionens Galileo-program, kommer att spela en avgörande roll i genomförandet av ett europeiskt system för flygledningstjänst. I detta hänseende bör byrån få befogenhet att utarbeta nödvändiga tekniska specifikationer och att certifiera organisationer som tillhandahåller alleuropeisk ATM/ANS för att garantera en hög, enhetlig säkerhetsnivå, driftskompatibilitet och operativ effektivitet.
- (36) Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005¹⁴ är byrån skyldig att meddela alla upplysningar som kan vara relevanta för uppdatering av den förteckning över lufttrafikföretag som av säkerhetsskäl belagts med verksamhetsförbud inom unionen. Byrån bör också bistå kommissionen i genomförandet av förordning (EG) nr 2111/2005 genom att utföra de nödvändiga utvärderingarna av operatörer från tredjeland och myndigheter med ansvar för tillsynen över dessa samt genom att lämna lämpliga rekommendationer till kommissionen.
- (37) För att säkerställa efterlevnaden av denna förordning bör det vara möjligt att ålägga innehavare av certifikat som utfärdats av byrån och företag som avgett deklarationer till byrån att betala böter eller viten, eller både och, om de har överträtt de bestämmelser som är tillämpliga på dem enligt denna förordning. Sådana böter och viten bör åläggas av kommissionen på rekommendation av byrån. I detta avseende bör kommissionen, mot bakgrund av omständigheterna i varje enskilt fall, vidta åtgärder mot sådana överträdelser på ett proportionerligt och lämpligt sätt, med beaktande av andra eventuella åtgärder, till exempel återkallande av ett certifikat.
- (38) I syfte att bidra till en enhetlig tillämpning av denna förordning bör byrån få befogenhet att övervaka medlemsstaternas tillämpning av förordningen, även genom inspektioner.
- (39) Byrån bör, på grundval av sin tekniska sakkunskap, bistå kommissionen vid fastställandet av forskningspolitiken och vid genomförandet av unionens forskningsprogram. Det bör vara tillåtet att bedriva forskning som behövs omedelbart och att delta i särskilda forskningsprojekt inom unionens ramprogram för forskning och innovation eller andra privata eller offentliga finansieringsprogram inom eller utanför unionen.
- (40) Med beaktande av det ömsesidiga beroendet mellan flygsäkerhet och luftfartsskydd inom den civila luftfarten bör byrån ta del i samarbetet när det gäller luftfartsskydd, inklusive it-säkerhet. Den bör bidra med sin sakkunskap till kommissionens och medlemsstaternas genomförande av unionens regler på detta område.
- (41) Byrån bör på begäran bistå medlemsstaterna och kommissionen på området internationella förbindelser som rör frågor som omfattas av denna förordning, i synnerhet vad gäller en harmonisering av bestämmelserna och ett ömsesidigt erkännande av certifikat. Den bör ha rätt att genom samarbetsavtal etablera lämpliga förbindelser med myndigheter i tredjeländer och med internationella organisationer

¹⁴ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15).

som är behöriga i frågor som omfattas av denna förordning, under förutsättning att kommissionen ger sitt förhandsgodkännande. I syfte att främja säkerheten på global nivå, mot bakgrund av de höga standarder som tillämpas inom unionen, bör byrån tillåtas att inom sitt kompetensområde delta i särskilt tekniskt samarbete, forskning och biståndsprojekt med tredjeländer och internationella organisationer. Byrån bör också bistå kommissionen vid genomförandet av unionslagstiftning på andra tekniska områden inom regleringen av den civila luftfarten, till exempel luftfartsskydd och det gemensamma europeiska luftrummet, när byrån har den relevanta sakkunskapen.

- (42) För att främja bästa praxis och en enhetlig tillämpning av unionens lagstiftning om flygsäkerhet får byrån tillhandahålla utbildning.
- (43) Byrån bör ledas och dess verksamhet drivas i överensstämmelse med principerna i det gemensamma uttalandet från Europaparlamentet, rådet och Europeiska kommissionen av den 19 juli 2012 om decentraliserade organ.
- (44) Medlemsstaterna och kommissionen bör vara företrädare i byråns styrelse för att effektivt kunna övervaka dess funktioner. Denna styrelse bör ha de befogenheter som är nödvändiga, särskilt för att utse den verkställande direktören och för att anta den konsoliderade årliga verksamhetsrapporten, programplaneringsdokumentet, den årliga budgeten och de finansiella bestämmelser som är tillämpliga på byrån.
- (45) För öppenhetens skull bör berörda parter ges observatörsstatus i byråns styrelse.
- (46) För att styrelsen ska kunna fullgöra sitt uppdrag bör den biträdas av en direktion, som framför allt bör förbereda styrelsens beslut och ge byråns verkställande direktör råd om genomförandet av dessa beslut.
- (47) Allmänintresset kräver att byrån baserar säkerhetsarbetet uteslutande på oberoende expertis, med strikt tillämpning av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av den. Byråns beslut som rör säkerhetsfrågor bör därför fattas av den verkställande direktören, som bör ha stor rörelsefrihet för att söka råd och organisera byråns interna funktion.
- (48) Det är nödvändigt att se till att parter som berörs av byråns beslut har tillgång till de rättsmedel som är nödvändiga och som lämpar sig för luftfartsområdets särskilda karaktär. Därför bör ett lämpligt överklagandeförfarande fastställas så att byråns beslut kan överklagas till en särskild överklagandenämnd, vars beslut i sin tur kan överklagas till Europeiska unionens domstol (domstolen) i enlighet med EUF-fördraget.
- (49) Alla beslut som fattas av kommissionen enligt denna förordning är underkastade domstolens prövning i enlighet med EUF-fördraget. Domstolen bör, i enlighet med artikel 261 i EUF-fördraget, ges obegränsad behörighet i fråga om kommissionens beslut att ålägga böter eller viten.
- (50) När byrån utarbetar utkast till allmänna bestämmelser som ska tillämpas av de nationella myndigheterna bör den dock samråda med medlemsstaterna. Om sådana bestämmelser kan få betydande sociala konsekvenser bör berörda parter, inbegripet arbetsmarknadens parter i unionen, på lämpligt sätt rådfrågas när byrån utarbetar förslag till motsvarande bestämmelser.
- (51) I syfte att effektivt utföra sina uppgifter enligt denna förordning bör byrån vid behov samarbeta med andra av unionens institutioner, organ, kontor och byråer inom områden där deras verksamhet påverkar tekniska aspekter av den civila luftfarten. I synnerhet bör byrån samarbeta med Europeiska kemikaliemyndigheten med utbyte av information om kemiska ämnens säkerhet, deras inverkan på flygsäkerheten och

relaterade vetenskapliga och tekniska aspekter. När samråd som avser militära aspekter krävs bör byrån involvera Europeiska försvarsbyrån.

- (52) Det är nödvändigt att förse allmänheten med tillräcklig information om säkerhetsnivån inom den civila luftfarten och tillhörande miljöskydd, med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 och relevant nationell lagstiftning.
- (53) För att garantera byråns fullständiga oberoende och självständighet bör den ha en egen budget som främst finansieras med ett bidrag från unionen och med avgifter från dem som använder det europeiska flygsäkerhetssystemet. Eventuella ekonomiska bidrag till byrån från medlemsstater, tredjeländer eller andra organ eller personer får inte påverka dess självständighet och opartiskhet. Unionens budgetförfarande bör gälla för unionens bidrag och för alla andra anslag från Europeiska unionens allmänna budget, medan granskningen av räkenskaperna bör utföras av Europeiska revisionsrätten. För att byrån ska ha möjlighet att delta i alla relevanta framtida projekt bör den ges möjlighet att få bidrag. Byråns inkomster bör omfatta avgifter som betalats i enlighet med förordning (EU) nr XXXX/XXXX om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, så att de återspeglar principen att ”användaren betalar”.
- (54) För att säkerställa att byrån snabbt och effektivt kan tillgodose efterfrågan på den verksamhet den bedriver, särskilt vad gäller certifiering och verksamhet med anknytning till en eventuell överföring av ansvar från medlemsstaterna, samtidigt som en sund ekonomisk förvaltning respekteras, bör tjänsteförteckningen ta hänsyn till de resurser som krävs för att byrån snabbt och effektivt ska kunna uppfylla krav på certifiering och andra åtgärder, inbegripet de som härrör från överföring av ansvar i enlighet med artiklarna 53, 54 och 55. I detta syfte bör en uppsättning indikatorer införas för att mäta byråns arbetsbörda och effektivitet i förhållande till verksamheter som finansieras genom avgifter. Med hänsyn till dessa indikatorer bör byrån anpassa sin avgiftsrelaterade personalplanering och resursförvaltning för att kunna bemöta denna efterfrågan och eventuella fluktuationer i inkomsterna från avgifter.
- (55) Det är nödvändigt att fastställa lämpliga åtgärder för att säkerställa ett nödvändigt skydd av känsliga säkerhetsrelaterade uppgifter.
- (56) De avgifter som byrån tar ut bör fastställas på ett öppet, rättvist, icke-diskriminerande och enhetligt sätt. De bör inte äventyra den berörda unionsindustrins konkurrenskraft. De bör vidare fastställas på en grund som på ett lämpligt sätt beaktar möjligheten för de berörda fysiska eller juridiska personerna att betala, särskilt vad gäller små och medelstora företag.
- (57) För att säkerställa enhetliga villkor för genomförandet av denna förordning bör kommissionen tilldelas genomförandebefogenheter. Dessa befogenheter bör utövas i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011¹⁵.
- (58) Kommissionen bör anta genomförandeakter med omedelbar verkan om det i vederbörligen motiverade fall med avseende på undantag från bestämmelserna i denna förordning är nödvändigt på grund av mekanismen för brådskande tillsyn, korrigeringsåtgärder och skyddsåtgärder eller tvingande skäl till skyndsamhet.

¹⁵ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 182/2011 av den 16 februari 2011 om fastställande av allmänna regler och principer för medlemsstaternas kontroll av kommissionens utövande av sina genomförandebefogenheter (EUT L 55, 28.2.2011, s. 13).

- (59) I syfte att ta hänsyn till tekniska, vetenskapliga, operativa behov eller säkerhetsbehov, genom att ändra eller komplettera bestämmelserna om luftvärdighet, miljöskydd, flygbesättningar, trafik med luftfartyg, flygplatser, flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, flygledare, operatörer från tredjeland, obemannade luftfartyg, tillsyn och kontroll av efterlevnad, flexibilitetsbestämmelser, böter och viten och avgifter samt krav som fastställs i bilagorna till denna förordning bör befogenheten att anta akter i enlighet med artikel 290 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt delegeras till kommissionen. Det är av särskild betydelse att kommissionen genomför lämpliga samråd under sitt förberedande arbete, inklusive på expertnivå. När kommissionen förbereder och utarbetar delegerade akter bör den se till att relevanta handlingar översänds samtidigt till Europaparlamentet och rådet och att detta sker så snabbt som möjligt och på lämpligt sätt.
- (60) Europeiska tredjeländers deltagande bör eftersträvas för att garantera en förbättring av säkerheten inom den civila luftfarten i hela Europa. De länder som har ingått internationella avtal med unionen om att anta och tillämpa unionens regelverk på det område som omfattas av denna förordning bör delta i byråns arbete i enlighet med överenskomna villkor inom ramen för dessa avtal.
- (61) Genom denna förordning fastställs gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och upprätthålls inrättandet av byrån. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008¹⁶ bör därför upphöra att gälla.
- (62) De förändringar som denna förordning medför påverkar genomförandet av annan unionslagstiftning. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008¹⁷, Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010¹⁸ och Europaparlamentets förordning (EU) nr 376/2014¹⁹ bör därför ändras i enlighet med detta.
- (63) Förordning (EG) nr 1008/2008 bör ändras för att ta hänsyn till den möjlighet som fastställs i denna förordning att byrån kan bli behörig myndighet för utfärdande av och tillsyn över drifttillstånd. Med tanke på den ökande betydelsen av lufttrafikföretag med verksamhetsbaser i flera medlemsstater, vilket innebär att den behöriga myndigheten för operativa licenser och den behöriga myndigheten för drifttillstånd inte längre nödvändigtvis är identiska, finns det ett behov av att förstärka en effektiv tillsyn över dessa lufttrafikföretag. Förordning (EG) nr 1008/2008 bör därför ändras för att säkerställa ett nära samarbete mellan de myndigheter som ansvarar för tillsynen över drifttillståndet respektive den operativa licensen.
- (64) Eftersom syftena med denna förordning, nämligen fastställande och upprätthållande av en hög och enhetlig nivå på säkerheten inom den civila luftfarten, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna på grund av luftfartens generellt

¹⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (EGT L 240, 7.9.2002, s. 1).

¹⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

¹⁸ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG (EUT L 295, 12.11.2010, s. 35).

¹⁹ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG, kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 (EUT L 122, 24.4.2014, s. 18).

gränsöverskridande karaktär och dess komplexitet och därför, på grund av att förordningen är tillämplig i hela unionen, bättre kan uppnås på unionsnivå, kan unionen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i EU-fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I

PRINCIPER

Artikel 1

Syfte och mål

1. Denna förordnings huvudsyfte är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen och samtidigt säkerställa en hög och enhetlig nivå i fråga om miljöskydd.
2. Denna förordning syftar dessutom till följande:
 - (a) Bidra till unionens övergripande luftfartspolitik och en förbättring av det övergripande resultatet för den civila luftfartssektorn.
 - (b) Underlätta, inom de områden som omfattas av denna förordning, fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital, för att skapa lika villkor för alla aktörer på den inre luftfartsmarknaden, och förbättra konkurrenskraften för unionens luftfartsindustri.
 - (c) Främja kostnadseffektivitet och effektivitet i samband med reglerings- och certifieringsförfaranden samt en optimal användning av resurser på nationell nivå och unionsnivå.
 - (d) Bidra, inom de områden som omfattas av denna förordning, till att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten.
 - (e) Bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att säkerställa en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser.
 - (f) Främja unionens syn på normer och säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten i hela världen genom att upprätta lämpligt samarbete med tredjeländer och internationella organisationer.
 - (g) Främja forskning och innovation, bl.a. i samband med reglerings- och certifieringsförfaranden.
 - (h) Främja, inom de områden som omfattas av denna förordning, teknisk och operativ driftskompatibilitet.
3. Målen i punkterna 1 och 2 ska uppnås genom bland annat följande:
 - (a) Utarbetande, antagande och enhetlig tillämpning av alla nödvändiga rättsakter.
 - (b) Säkerställande av att de deklARATIONER och certifikat om utfärdats i enlighet med denna förordning och dess delegerade akter och genomförandeakter är giltiga i hela unionen utan några ytterligare krav.

- (c) Utveckling, med medverkan av standardiseringsorgan och andra branschorgan, av detaljerade tekniska standarder som ska användas för att följa denna förordning och de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av den, om så är lämpligt.
- (d) Inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*), som ska vara oberoende.
- (e) Enhetligt genomförande från de nationella behöriga myndigheternas och byråns sida av alla nödvändiga åtgärder, inom ramen för deras respektive ansvarsområden.
- (f) Insamling, analys och utbyte av information som underlag för ett evidensbaserat beslutsfattande.
- (g) Inledande av informationsinitiativ och säkerhetsfrämjande initiativ, inklusive utbildning, kommunikation och spridning av relevant säkerhetsinformation.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på följande:
 - (a) En fysisk eller juridisk persons konstruktion och produktion av luftfartyg under tillsyn av byrån eller en medlemsstat.
 - (b) Konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad, om luftfartyget är
 - i) registrerat i en medlemsstat, såvida inte och i den mån som medlemsstaten har överfört sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen till ett tredjeland och luftfartyget används av en tredjelandssoperatör,
 - ii) registrerat i ett tredjeland och används av en operatör som är etablerad, bosatt eller har sin huvudsakliga verksamhet inom de territorier där fördragen är tillämpliga.
 - (c) En tredjelandssoperatörs utförande av trafik med luftfartyg till, inom eller ut ur det gemensamma europeiska luftrummet.
 - (d) Konstruktion, produktion, underhåll och drift av flygplatsutrustning som används eller är avsedd att användas vid de flygplatser som avses i led e) och tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan vid dessa flygplatser.
 - (e) Konstruktion, underhåll och drift av flygplatser som är belägna inom det territorium som omfattas av fördragen, och som
 - i) är öppna för allmänt bruk,
 - ii) bedriver kommersiell lufttransport,
 - iii) tillhandahåller verksamhet där instrumentprocedurer för inflygning och avgång används, och
 - iv) har en belagd bana på 800 meter eller mer, eller enbart är avsedda för helikoptrar.

- (f) Utan att det påverkar tillämpningen av unionslagstiftning och nationell lagstiftning om miljö och markanvändningsplanering: bevarandet av omgivningarna runt de flygplatser som avses i led e.
 - (g) Tillhandahållandet av flygledningstjänst och flygtrafiktjänster (ATM/ANS) inom det gemensamma europeiska luftrummet samt konstruktion, produktion, underhåll och drift av system och komponenter som används för tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.
 - (h) Konstruktion, produktion, underhåll och drift av obemannade luftfartyg, motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad samt utrustning för att kontrollera obemannade luftfartyg på distans, om sådana luftfartyg används inom det gemensamma europeiska luftrummet av en operatör som är etablerad eller bosatt inom det territorium där fördragen är tillämpliga.
2. Denna förordning ska också tillämpas på personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet som avses i punkt 1.
 3. Denna förordning ska inte tillämpas på följande:
 - (a) Statsluftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad, och inte på personal och organisationer som medverkar i de verksamheter och tjänster som utförs av statsluftfartyg.
 - (b) Flygplatser eller delar av flygplatser samt utrustning, personal och organisationer som kontrolleras och drivs av militären.
 - (c) Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, inklusive system och komponenter, personal och organisationer, som tillhandahålls eller tillgängliggörs av militären.
 - (d) Konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartyg när denna drift innebär låg risk för flygsäkerheten, enligt förteckningen i bilaga I, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet.

Vad gäller led a ska medlemsstaterna säkerställa att verksamheter och tjänster utförda av det statsluftfartyg som avses i det ledet utförs med vederbörlig hänsyn till syftena med denna förordning. Medlemsstaterna ska också säkerställa att statsluftfartyg vid behov separeras från andra luftfartyg.

Vad beträffar led d ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 för att anpassa, om detta är nödvändigt med hänsyn till teknisk eller operativ utveckling, i synnerhet införandet av nya tillverkningsystem eller ny teknik, och i den mån detta är berättigat mot bakgrund av den låga risken för flygsäkerheten i samband med användningen av det berörda luftfartyget, följande kriterier i bilaga I:

- i) De datum som anges i punkt a i) i den bilagan.
 - ii) De vikt-, hastighets- och varmluftsgränser som anges i leden e, f, g, h, i och j i den bilagan.
4. En organisation som ansvarar för konstruktion av en luftfartygstyp får begära att kommissionen beslutar att bestämmelserna i avsnitt I i kapitel III tillämpas på konstruktion, produktion och underhåll av den luftfartygstypen och på personal och organisationer som är verksamma inom dessa aktiviteter, om
 - (a) den berörda luftfartygstypen faller inom tillämpningsområdet för leden e, f, g, h, i eller j i bilaga I,

- (b) denna luftfartygstyp är avsedd för serieproduktion, och
- (c) konstruktionen av denna luftfartygstyp inte har godkänts i enlighet med en medlemsstats nationella lagstiftning.

Kommissionen ska på grundval av denna begäran, efter samråd med byrån och den medlemsstat där den berörda organisationen har sitt huvudsakliga verksamhetsställe, fatta beslut om huruvida villkoren i första stycket är uppfyllda. Detta beslut ska antas genom en genomförandeakt som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Byrån ska också inkludera detta beslut i den databas som avses i artikel 63.

Från och med det datum som anges i genomförandebeslutet ska konstruktion, produktion och underhåll av den berörda luftfartygstypen och personal och organisationer som är verksamma inom dessa aktiviteter uteslutande regleras av bestämmelserna i kapitel III avsnitt I och i de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av de bestämmelserna. I detta fall ska bestämmelserna i kapitel IV och kapitel V om tillämpningen av bestämmelserna i kapitel III avsnitt I tillämpas även med avseende på den berörda luftfartygstypen.

- 5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 8 i förordning (EU) nr XXX/XXXX om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (omarbetning) ska medlemsstaterna se till att militära anläggningar som avses i punkt 3 b i denna artikel som är öppna för allmän flygtrafik och flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som avses i punkt 3 c i denna artikel och som tillhandahålls eller tillgängliggörs av militären för allmän flygtrafik erbjuda en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som följer av tillämpningen av de väsentliga krav som anges i bilagorna VII och VIII till denna förordning.
- 6. Medlemsstaterna får besluta att tillämpa bestämmelserna i något av avsnitten I, II, III, V, VI och VII i kapitel III på viss eller all verksamhet som avses i punkt 3 a och 3 c i denna artikel samt på personal och organisationer som är verksamma inom dessa aktiviteter.

I detta fall ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen och byrån om sin avsikt. Anmälan ska innehålla alla relevanta uppgifter, och särskilt om

- (a) det eller de avsnitt som den avser att tillämpa,
- (b) de aktiviteter, den personal och de organisationer som berörs,
- (c) skälen för det planerade beslutet, och
- (d) det datum från och med vilket det planerade beslutet ska börja tillämpas.

Kommissionen ska, efter samråd med byrån, besluta om bestämmelserna i fråga mot bakgrund av aktiviteternas, personalens och organisationernas särdrag och syftet med och innehållet i bestämmelserna i det eller de avsnitt som anmälts till den kan tillämpas effektivt och, i förekommande fall, på vilka villkor. Kommissionens beslut, som fattas genom en genomförandeakt, ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Byrån ska inkludera detta beslut i den databas som avses i artikel 63.

Den berörda medlemsstaten ska tillämpa bestämmelserna i det eller de avsnitt som anmälts till kommissionen först efter ett positivt kommissionsbeslut och, i förekommande fall, efter att ha försäkrat sig om att de villkor som är kopplade till

detta beslut har uppfyllts. I detta fall ska, från och med den dag som anges i medlemsstatens beslut, de aktiviteter, den personal och de organisationer som berörs uteslutande regleras av dessa bestämmelser och bestämmelserna i de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av denna förordning. I detta fall ska bestämmelserna i kapitlen IV och V om tillämpningen av bestämmelserna i det eller de avsnitt som anmälts med avseende på de aktiviteter, den personal och de organisationer som berörs också gälla.

Kommissionen, byrån och de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten ska samarbeta vid tillämpningen av denna punkt.

Medlemsstaterna får besluta att återkalla beslut som de antagit i enlighet med denna punkt. I detta fall ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen och byrån. Denna underrättelse ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*, och byrån ska införa det i den databas som avses i artikel 63. En lämplig övergångsperiod ska fastställas av den berörda medlemsstaten.

7. Medlemsstaterna får besluta att från bestämmelserna i denna förordning undanta konstruktion, underhåll och drift av en flygplats samt utrustning som används vid denna flygplats, om flygplatsen inte hanterar mer än 10 000 passagerare per år och inte mer än 850 rörelser relaterade till fraktverksamhet per år och under förutsättning att ett sådant undantag inte äventyrar överensstämmelsen med de väsentliga kraven i artikel 29.

I ett sådant fall ska den berörda medlemsstaten genom en motiverad skrivelse underrätta kommissionen och myndigheten om sin avsikt att fatta ett sådant beslut. Skrivelsen ska innehålla alla relevanta uppgifter om det planerade beslutet.

Kommissionen ska, efter samråd med byrån, besluta om villkoren i första stycket är uppfyllda. Kommissionens beslut, som fattas genom en genomförandakt, ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2 och offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*. Byrån ska inkludera detta beslut i den databas som avses i artikel 63.

Den berörda medlemsstaten ska anta det planerade beslutet först efter ett positivt kommissionsbeslut. I detta fall ska, från och med den dag som anges i medlemsstatens beslut, utformningen, underhållet och driften av den berörda flygplatsen och dess utrustning inte längre regleras av bestämmelserna i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av den.

Medlemsstaterna ska årligen granska trafiksiffrorna för de flygplatser som de har beviljat undantag enligt denna punkt. Om denna granskning visar att, under tre på varandra följande år, en av dessa flygplatser som hanterar mer än 10 000 passagerare per år och fler än 850 rörelser per år relaterade till fraktverksamhet ska den berörda medlemsstaten återkalla undantaget för denna flygplats. Om så är fallet ska den underrätta kommissionen och byrån om detta. Beslutet om att återkalla undantaget ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*, och byrån ska införa det i den databas som avses i artikel 63.

Bestämmelserna i denna punkt ska inte påverka tillämpningen av de undantag som beviljats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 4.3 b i förordning (EG) nr 216/2008. Besluten om att bevilja dessa undantag ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*, och byrån ska införa den i den databas som avses i artikel 63.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

- (1) *tillsyn*: fortlöpande kontroll, som genomförs av den behöriga myndigheten eller för dennas räkning, av att de krav på grundval av vilka ett certifikat har utfärdats eller för vilka en deklaration har gjorts fortsätter att vara uppfyllda.
- (2) *Chicagokonventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart och dess bilagor, undertecknad i Chicago den 7 december 1944.
- (3) *produkt*: ett luftfartyg, en motor eller en propeller.
- (4) *del*: en annan del av ett luftfartyg än en motor eller en propeller.
- (5) *komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: komponenter enligt definitionen i artikel 2.19 i förordning (EU) nr XXX/XXXX²⁰.
- (6) *certifiering*: varje form av erkännande i enlighet med denna förordning, baserat på en lämplig bedömning, att en organisation eller person, produkt, del, utrustning som inte är fast installerad, flygplats, flygplatsutrustning, system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, komponent för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster eller utbildningshjälpmedel för flygsimulering uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, genom utfärdande av ett certifikat som styrker att dessa krav är uppfyllda.
- (7) *deklaration*: ett skriftligt uttalande i enlighet med denna förordning på eget ansvar av en juridisk eller fysisk person som omfattas av denna förordning och som bekräftar att de tillämpliga kraven i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning som avser en organisation eller en person, produkt, del, utrustning som inte är fast installerad, flygplatsutrustning, system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster eller komponent för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster är uppfyllda.
- (8) *behörigt organ*: varje ackrediterad juridisk eller fysisk person som får tilldelas specifika certifierings- eller tillsynsuppgifter enligt denna förordning av byrån eller en nationell behörig myndighet under deras kontroll och ansvar.
- (9) *certifikat*: certifikat, godkännande, licens, tillstånd, intyg eller annat dokument som utfärdas till följd av certifiering som styrker att de tillämpliga kraven är uppfyllda.
- (10) *operatör*: varje juridisk eller fysisk person som utför eller avser att utföra trafik med ett eller flera luftfartyg, eller som driver eller avser att driva en eller flera flygplatser,
- (11) *utbildningshjälpmedel för flygsimulering*: alla anordningar, oavsett typ, i vilka flygförhållanden simuleras på marken, bland annat flygsimulatorer, flygutbildningshjälpmedel, utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer samt anordningar för grundläggande instrumentutbildning,
- (12) *flygplats*: avgränsat område på land eller vatten, på en fast eller flytande struktur, on- eller off-shore, inklusive byggnader, installationer och utrustning, som används helt eller delvis för landning, start och manövrering av luftfartyg.

²⁰

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr XXX/XXXX av den [.....] om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT, s. ...).

- (13) *flygplatsutrustning*: all utrustning och alla apparater, tillhörigheter, programvaror eller tillbehör som används eller är avsedda att användas för att bidra till att manövrera ett luftfartyg på en flygplats.
- (14) *platta*: avgränsat område på en flygplats avsett för luftfartygs av- och pålastning av post eller gods, passagerares av- och påstigning, luftfartygs tankning, uppställning eller underhåll.
- (15) *ledningstjänst för trafik på plattan*: tjänst som tillhandahålls för att reglera luftfartygs och fordons aktiviteter och rörelser på en platta.
- (16) *flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: funktioner eller tjänster för flygledning enligt definitionen i artikel 2.10 i förordning (EG) nr XXX/XXXX, flygtrafiktjänster som definieras i artikel 2.4 i den förordningen, inbegripet sådana funktioner och tjänster för näthantering som avses i artikel 17 i samma förordning, och tjänster som består av framtagning och bearbetning av data och formatering och leverans av data till allmän flygtrafik i flygtrafiksyfte som är viktig ur säkerhetssynpunkt.
- (17) *system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: varje kombination av system enligt definitionen i artikel 2.33 i förordning (EU) nr XXX/XXXX.
- (18) *generalplan för flygledningstjänst*: det dokument som avses i artikel 2.14 i förordning (EU) nr XXX/XXXX.
- (19) *flyginformationstjänst*: tjänst med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.
- (20) *allmän flygtrafik*: alla civila luftfartygs respektive statsluftfartygs rörelser som utförs i enlighet med de förfaranden som fastställs av Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*).
- (21) *internationella standarder och rekommenderad praxis*: internationella standarder och rekommenderad praxis som antagits av *Icao* i enlighet med artikel 37 i Chicagokonventionen.
- (22) *markttjänster*: tjänster som tillhandahålls på flygplatser omfattande säkerhetsrelaterad verksamhet på områdena administrativa markttjänster och övervakning, passagerartjänster, bagagehantering, fraktgods och posthantering samt ramptjänster, luftfartygstjänster, bränsle- och oljehantering, flygplansunderhåll, flygverksamhet och besättningsadministration, yttransport och catering.
- (23) *kommersiell lufttransport*: verksamhet med luftfartyg för transport av passagerare, gods eller post mot ersättning eller annan form av gottgörelse mellan två olika flygplatser.
- (24) *säkerhetsprestanda*: en medlemsstats, unionens eller en organisations resultat vad gäller säkerhet, enligt sina mål för säkerhetsprestanda och indikatorer för säkerhetsprestanda.
- (25) *indikator för säkerhetsprestanda*: en parameter som används för övervakning och bedömning av säkerhetsprestanda.
- (26) *mål för säkerhetsprestanda*: ett planerat eller avsett mål för att uppfylla indikatorer för säkerhetsprestanda under en given tidsperiod.
- (27) *luftfartyg*: anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner med undantag av dess reaktioner mot jordytan.

- (28) *utrustning som inte är fast installerad*: utrustning som finns ombord på ett luftfartyg men som inte installerats i luftfartyget och som kan påverka säkerheten.
- (29) *obemannat luftfartyg*: luftfartyg som flygs eller som är avsett att flygas utan pilot ombord.
- (30) *utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans*: utrustning, apparatur, mjukvara eller tillbehör som är nödvändiga för säker drift av obemannade luftfartyg.
- (31) *luftfartyg som är registrerat i en medlemsstat eller luftfartyg som är registrerat i ett tredjeland*: luftfartyg som är registrerat i enlighet med internationella standarder och rekommenderad praxis som avser bilaga 7 till Chicagokonventionen med titeln ”luftfartygs nationalitets- och registreringsbeteckningar”.
- (32) *statsluftfartyg*: luftfartyg som används för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, sök- och räddningsverksamhet, brandbekämpning, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster under överinseende och ansvar av en medlemsstat, vilka utförs i allmänhetens intresse av ett organ som har myndighetsbefogenheter.
- (33) *det gemensamma europeiska luftrummet*: luftrummet över det territorium som fördragen tillämpas på, samt varje annat luftrum där medlemsstaterna tillämpar förordning (EU) nr XXX/XXXX i enlighet med artikel 1.4 i den förordningen.
- (34) *nationell behörig myndighet*: ett eller flera organ som har utsetts av en medlemsstat och som har de befogenheter och det tilldelade ansvar som krävs för att utföra uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av denna förordning.

Artikel 4

Principer för åtgärder enligt denna förordning

- 1. När medlemsstaterna, kommissionen och byrån vidtar åtgärder enligt denna förordning ska de
 - (a) återspegla teknikens utvecklingsnivå och bästa praxis på luftfartsområdet och beakta världsomspännande erfarenheter från luftfartyg samt vetenskapliga och tekniska framsteg inom respektive områden,
 - (b) bygga på bästa tillgängliga uppgifter och analyser,
 - (c) möjliggöra en omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor, allvarliga tillbud och allvarliga säkerhetsöverträdelser,
 - (d) beakta ömsesidiga beroenden mellan de olika flygsäkerhetsområdena och mellan flygsäkerhet och andra tekniska områden inom luftfartsreglering,
 - (e) om möjligt fastställa krav på ett sätt som är inriktat på mål som ska uppnås, samtidigt som de tillåter olika sätt att nå dessa mål,
 - (f) främja samarbete och effektiv resursanvändning mellan myndigheter på unionsnivå och medlemsstatsnivå,
 - (g) vidta icke-bindande åtgärder, inklusive säkerhetsfrämjande åtgärder, där så är möjligt,

- (h) ta hänsyn till internationella åtaganden på området civil luftfart i unionen och medlemsstaterna.
- 2. De åtgärder som vidtas enligt denna förordning ska överensstämma och stå i proportion till arten och risken med varje enskild verksamhet som de hänför sig till. Vid utarbetandet och antagandet av sådana åtgärder ska medlemsstaterna, kommissionen och byrån ta hänsyn till följande beroende på vilken verksamhet som bedrivs:
 - (a) Om andra personer än flygbesättningen är ombord, och särskilt om flygningen är öppen för allmänheten.
 - (b) I vilken utsträckning tredje man eller egendom på marken kan äventyra verksamheten.
 - (c) Det berörda luftfartygets komplexitet och prestanda.
 - (d) Flygningens syfte och typ av luftrum som används.
 - (e) Flygningens eller verksamhetens typ, omfattning och komplexitet samt, i förekommande fall, omfattningen av den trafik som den ansvariga organisationen eller personen hanterar och av vilken typ den är.
 - (f) I vilken utsträckning de personer som berörs av riskerna med verksamheten är i stand att bedöma och kontrollera dessa risker.
 - (g) Resultaten av tidigare certifiering och tillsyn.

KAPITEL II

SÄKERHETSLEDNING FÖR LUFTFART

Artikel 5

Det europeiska flygsäkerhetsprogrammet

- 1. Kommissionen ska, efter samråd med byrån, anta, offentliggöra och vid behov uppdatera ett dokument som beskriver det europeiska flygsäkerhetsprogrammets funktion, som omfattar de regler, verksamheter och processer som används för att hantera säkerheten inom den civila luftfarten i unionen i enlighet med denna förordning (det europeiska flygsäkerhetsprogrammet).
- 2. Det europeiska flygsäkerhetsprogrammet ska innehålla en beskrivning av minst följande:
 - (a) Den europeiska flygsäkerhetspolicyn och dess mål och resurser.
 - (b) Europeisk hantering av flygsäkerhetsrisker.
 - (c) Europeisk flygsäkerhetsförsäkran.
 - (d) Europeiskt främjande av flygsäkerheten.

Det europeiska flygsäkerhetsprogrammet ska också beskriva processen för att utarbeta, anta, uppdatera och genomföra den europeiska flygsäkerhetsplan som avses i artikel 6, och som medlemsstater och berörda aktörer ska vara aktivt involverade i.

Artikel 6

Den europeiska flygsäkerhetsplanen

1. Byrån ska utarbeta, anta, offentliggöra och därefter uppdatera en europeisk flygsäkerhetsplan minst en gång per år. Baserat på en bedömning av relevant säkerhetsinformation ska den europeiska flygsäkerhetsplanen identifiera de största säkerhetsrisker som påverkar det europeiska flygsäkerhetssystem och ange vilka åtgärder som krävs för att begränsa dessa risker.
2. Byrån ska i en särskild säkerhetsriskportfölj dokumentera de säkerhetsrisker som avses i punkt 1 och övervaka berörda parter genomförande av relaterade kompenserande åtgärder, och vid behov genom att även fastställa indikatorer för säkerhetsprestanda.
3. Den europeiska flygsäkerhetsplanen ska, med hänsyn tagen till de mål som fastställs i artikel 1, ange en godtagbar säkerhetsnivå i unionen som medlemsstaterna, kommissionen och byrån gemensamt ska sträva efter att uppnå.

Artikel 7

Nationella flygsäkerhetsprogram

1. Varje medlemsstat ska inrätta ett nationellt flygsäkerhetsprogram för förvaltningen av den civila luftfarten i förhållande till luftfartsverksamhet under dess ansvar (nationellt flygsäkerhetsprogram). Detta program ska stå i proportion till dessa verksamheters omfattning och komplexitet och ska vara förenliga med det europeiska flygsäkerhetsprogrammet.
2. Det nationella flygsäkerhetsprogrammet ska innehålla åtminstone följande komponenter:
 - (a) Flygsäkerhetspolicyn och dess mål och resurser.
 - (b) Hantering av flygsäkerhetsrisker.
 - (c) Flygsäkerhetsförsäkran.
 - (d) Främjande av flygsäkerheten.
3. Det nationella flygsäkerhetsprogrammet ska, med beaktande av de mål som anges i artikel 1 och den godtagbara säkerhetsnivå som avses i artikel 6.3, ange en godtagbar säkerhetsnivå som ska uppnås på nationell nivå vad gäller luftfartsverksamhet under den berörda medlemsstatens ansvar.

Artikel 8

Nationell flygsäkerhetsplan

1. Det nationella flygsäkerhetsprogrammet ska åtföljas av en nationell flygsäkerhetsplan. Baserat på en bedömning av relevant säkerhetsinformation ska varje medlemsstat i den planen identifiera de största säkerhetsrisker som påverkar dess nationella säkerhetssystem för civil luftfart och ange vilka åtgärder som krävs för att begränsa dessa risker.
2. Den nationella flygsäkerhetsplanen ska omfatta de risker och åtgärder som fastställts i den europeiska flygsäkerhetsplanen som är relevanta för den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten ska underrätta byrån om de risker och åtgärder som

fastställts i den europeiska flygsäkerhetsplanen som den anser vara relevanta för sitt nationella flygsäkerhetssystem och skälen till detta.

KAPITEL III

GRUNDLÄGGANDE KRAV

AVSNITT I

Luftvärdighet och miljöskydd

Artikel 9

Väsentliga krav

Luftfartyg som avses i artikel 2.1 a och b och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad ska uppfylla de grundläggande krav på luftvärdighet som fastställs i bilaga II och, vad gäller buller och utsläpp, de väsentliga krav på produkters miljökompatibilitet som anges i bilaga III.

Artikel 10

Överensstämmelse

1. Vad gäller luftfartyg som avses i artikel 2.1 b i och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad ska överensstämmelse med artikel 9 säkerställas i enlighet med artiklarna 11–16.
2. Vad gäller luftfartyg som avses i artikel 2.1 a och deras motorer, propellrar och delar ska överensstämmelse med artikel 9 säkerställas i enlighet med artiklarna 11, 12 och 15.1.

Artikel 11

Konstruktion av produkter

Konstruktionen av en produkt ska vara föremål för certifiering och ett typcertifikat utfärdas för den. Ändringar av detta typcertifikat ska också vara föremål för certifiering och ett certifikat över ändringar utfärdas för dem, inklusive kompletterande typcertifikat. Underlag för reparationer ska vara föremål för certifiering och ett godkännande utfärdas för dem.

Detta typcertifikat, detta certifikat över ändringar och detta godkännande av underlag för reparationer ska utfärdas efter ansökan när sökanden har visat att produktens konstruktion överensstämmer med den typcertifieringsgrund som fastställts i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 18.1 a i och att produktens konstruktion inte har någon del eller egenskap som gör den oförenlig i miljöhänsen eller farlig vid drift.

Detta typcertifikat, detta certifikat över ändringar och detta godkännande av underlag för reparation kan också utfärdas utan en sådan ansökan, av en organisation som godkänts i enlighet med artikel 15 och som har fått befogenhet att utfärda dessa certifikat eller godkännanden i enlighet med den delegerade akt som avses i

artikel 18.1 k, när organisationen har fastställt att produktens konstruktion uppfyller de villkor som fastställs i andra stycket.

Inget separat typcertifikat ska krävas för konstruktion av motorer och propellrar som har certifierats som en del av ett luftfartygs konstruktion i enlighet med denna artikel.

Artikel 12

Konstruktion av delar

Om inte annat fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 18 ska konstruktionen av delar vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas för den.

Detta certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att delens konstruktion uppfyller den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med artikel 18.1 a ii.

Detta certifikat kan också utfärdas utan en sådan ansökan, av en organisation som godkänts i enlighet med artikel 15 och som har fått befogenhet att utfärda dessa certifikat i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 18.1 k, när organisationen har fastställt att delens konstruktion överensstämmer med den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med artikel 18.1 a ii.

Inget separat certifikat ska krävas för konstruktionen av delar som har certifierats som en del av konstruktionen av en produkt i enlighet med artikel 11.

Artikel 13

Konstruktion av utrustning som inte är fast installerad

När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 18 föreskriver det ska konstruktionen av utrustning som inte är fast installerad vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas för den.

Detta certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att konstruktionen av utrustning som inte är fast installerad överensstämmer med den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med artikel 18.1 a ii.

Detta certifikat kan också utfärdas utan en sådan ansökan, av en organisation som godkänts i enlighet med artikel 15 och som har fått befogenhet att utfärda dessa certifikat i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 18.1 k, när organisationen har fastställt att konstruktionen av utrustningen som inte är fast installerad överensstämmer med den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med artikel 18.1 a ii.

Artikel 14

Enskilda luftfartyg

Enskilda luftfartyg ska vara föremål för certifiering och för dem ska utfärdas ett luftvärdighetsbevis och, om de delegerade akter som antagits enligt artikel 18 föreskriver det, ett miljövärdighetsbevis (bullen).

Dessa bevis ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att luftfartyget överensstämmer med den konstruktion som certifierats i enlighet med artikel 11, och att luftfartyget är i skick för säker och miljövänlig drift.

Artikel 15

Organisationer

1. Om inget annat fastställs i de delegerade akter som antagits enligt artikel 18 ska organisationer som ansvarar för konstruktion och tillverkning av produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad vara föremål för certifiering och ett godkännande utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 18 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9. Godkännandet ska ange de befogenheter som beviljats organisationen och godkännandets omfattning.

2. Om inget annat fastställs i de delegerade akter som antas enligt artikel 18 ska organisationer som ansvarar för underhåll och fortsatt luftvärdighet för produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad vara föremål för certifiering och ett godkännande utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 18 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9. Godkännandet ska ange de befogenheter som beviljats organisationen och godkännandets omfattning.

3. När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 18 föreskriver det ska organisationer för personalutbildning som avses i artikel 16 vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 18 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9. Godkännandet ska ange de befogenheter som beviljats organisationen och godkännandets omfattning.

Artikel 16

Personal

När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 18 föreskriver det ska personal som är ansvarig för godkännandeförklaring för en produkt, en del eller för utrustning som inte är fast installerad vara föremål för certifiering och en licens utfärdas till den.

Denna licens ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat sin förmåga att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med dess befogenheter i enlighet med de väsentliga krav som avses i artikel 9. Licensen ska ange de befogenheter som beviljats personalen och räckvidden för licensen.

Artikel 17

Undantag

1. Genom undantag från artiklarna 9, 10, 11 och 12 gäller följande:

- (a) huruvida produkters och delars konstruktion uppfyller de tillämpliga väsentliga krav som avses i artikel 9 kan bedömas utan att ett certifikat utfärdas, om de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 18 föreskriver detta. I detta fall ska dessa delegerade akter ange villkoren och förfarandena för en sådan bedömning. Dessa delegerade akter får föreskriva att den organisation som ansvarar för konstruktion och tillverkning av sådana produkter och delar ska tillåtas deklarerat hur produkternas och delarnas konstruktion uppfyller dessa väsentliga krav och de detaljerade specifikationer som fastställts i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 18.1 i för att säkerställa att dessa konstruktioner uppfyller dessa väsentliga krav.
- (b) Om konstruktionen av ett luftfartyg inte uppfyller de grundläggande krav som avses i artikel 9, kan ett begränsat typcertifikat utfärdas. I detta fall ska certifikatet utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att luftfartygets konstruktion överensstämmer med särskilda specifikationer för luftvärdighet som fastställts i enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 18.1 a iii och att luftfartygets konstruktion är lämplig vad gäller luftvärdighet och miljökompatibilitet, mot bakgrund av luftfartygets avsedda användning.

2. Genom undantag från artiklarna 9, 10 och 14 gäller följande:

- (a) I enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 18 ska ett begränsat luftvärdighetsbevis eller ett begränsat miljövärdighetsbevis (buller) utfärdas för luftfartyg vars konstruktion antingen har varit föremål för en deklaration i enlighet med punkt 1 a eller för vilken ett begränsat typcertifikat har utfärdats i enlighet med punkt 1 b. I detta fall ska dessa certifikat utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att luftfartyget överensstämmer med den konstruktionen och att luftfartyget är i skick för säker och miljöförenlig drift.
- (b) I enlighet med de delegerade akter som antagits enligt artikel 18 kan ett flygtillstånd utfärdas för att möjliggöra drift av ett luftfartyg som saknar ett giltigt luftvärdighetsbevis eller har ett luftvärdighetsbevis med begränsad giltighet. I detta fall ska ett sådant flygtillstånd utfärdas efter ansökan, om sökanden har visat att luftfartyget kan fungera säkert vid en grundläggande flygning.

Flygtillståndet kan också utfärdas utan en sådan ansökan, av en organisation som godkänts i enlighet med artikel 15 och som har fått befogenhet att utfärda dessa flygtillstånd i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 18.1 k, när organisationen har fastställt att luftfartyget kan fungera säkert vid en grundläggande flygning.

Flygtillståndet ska omfattas av lämpliga begränsningar som föreskrivs i dessa delegerade akter, särskilt för att skydda säkerheten för tredje part.

Artikel 18

Delegerade befogenheter

- 1. När det gäller luftfartyg som avses i artikel 2.1 a och b samt deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att föreskriva detaljerade regler för följande:
 - (a) Villkoren för byråns fastställande och anmälan till en sökande av följande i enlighet med artikel 66:

- i) den typcertifieringsgrund som är tillämplig på en produkt för typcertifiering som avses i artiklarna 11 och 17.1 b,
 - ii) den certifieringsgrund som är tillämplig på en del eller på utrustning som inte är fast installerad för certifiering i enlighet med artiklarna 12 och 13,
 - iii) de specifika luftvärdighets- och miljökompatibilitetsspecifikationer som är tillämpliga på luftfartyg som är berättigade till ett begränsat luftvärdighetsbevis eller ett begränsat miljövärdighetsbevis (buller) som avses i artikel 17.2 a,
- (b) Villkoren för att utfärda och sprida obligatorisk information från byrån i enlighet med artikel 66 i syfte att säkerställa fortsatt luftvärdighet och miljöförenlighet för produkter och villkor för godkännande av alternativa sätt att uppfylla kraven i förhållande till denna obligatoriska information.
- (c) De särskilda villkoren för när luftfartyg som avses i artikel 2.1 b ii uppfyller de grundläggande krav som avses i artikel 9,
- (d) villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artiklarna 11, 12, 13, 14, 17.1 b och 17.2, inbegripet,
 - i) Villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana certifikat ska krävas eller inte ska krävas, enligt vad som är tillämpligt.
 - ii) Villkoren för giltighetstiden för dessa certifikat och för förnyande av dessa certifikat om deras varaktighet är begränsad.
 - iii) Villkoren för utfärdande och användning av de begränsade luftvärdighetsbevis och begränsade miljövärdighetsbevis (buller) som avses i artikel 17.2 a.
 - iv) Villkoren för utfärdande och användning av flygtillstånd som avses i artikel 17.2 b,
 - v) data för operativ lämplighet, inbegripet:
 - den kursplan som minst krävs för att utbilda personal med behörighet att certifiera underhåll,
 - den kursplan som minst krävs för typbehörighet som pilot och referensdata för en objektiv kvalificering av tillämpliga simulatorer,
 - standardförteckningen över en grundläggande minimiutrustningslista, beroende på vad som är lämpligt,
 - luftfartygstypdata som är relevanta för kabinbesättningen,
 - ytterligare specifikationer för att säkerställa överensstämmelse med avsnitt III i detta kapitel,
 - vi) villkoren för underhåll av produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad,
 - vii) villkoren för fortsatt luftvärdighet för luftfartyg.

- (e) Ytterligare luftvärdighetskrav för produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad, vars konstruktion redan har certifierats, och som behövs för att stödja fortsatt luftvärdighet och säkerhetsförbättringar.
 - (f) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de godkännanden som avses i artikel 15, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana godkännanden ska krävas eller inte ska krävas, enligt vad som är tillämpligt.
 - (g) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de licenser som avses i artikel 16, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana licenser ska krävas.
 - (h) Befogenheterna och skyldigheterna för innehavare av certifikat som utfärdas enligt detta avsnitt och för de organisationer som avgett deklARATIONER i enlighet med artikel 17.1 a.
 - (i) Villkoren för att fastställa de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på konstruktion av produkter och konstruktion av delar som är föremål för en deklARATION i enlighet med artikel 17.1 a.
 - (j) Villkoren och förfarandena för att bedöma, i enlighet med artikel 17.1 a, luftvärdigheten och miljökompatibiliteten för konstruktionen av produkter och konstruktionen av delar utan att ett certifikat behöver utfärdas, inbegripet villkor och begränsningar som gäller driften.
 - (k) De villkor enligt vilka organisationer till vilka har utfärdats ett organisationsgodkännande i enlighet med artikel 15 får ges rätt att utfärda de certifikat som avses i artiklarna 11, 12, 13 och 17.2 b.
 - (l) Villkoren för godtagande av certifikat, information om fortsatt luftvärdighet och annan dokumentation om luftvärdighet, utfärdade i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland, vid tillämpning av artikel 57.
2. När det gäller luftvärdighet och miljökompatibilitet för luftfartyg som avses i artikel 2.1 a och b och deras motorer, delar och utrustning som inte är fast installerad, ska kommissionen ha befogenhet att genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 177 ändra eller komplettera bilagorna II och III, då det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av nya forskningsrön eller säkerhetsbevis på området luftvärdighet eller miljökompatibilitet för att, och i den omfattning som behövs, uppnå målen i artikel 1.

Avdelning II

Flygande personal

Artikel 19

Väsentliga krav

De piloter och den kabinbesättning som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 2.1 b samt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av dessa piloter och denna kabinbesättning ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IV.

Artikel 20

Piloter

1. Om inte annat fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 25 ska piloter genomgå certifiering och ett flygcertifikat och ett medicinskt intyg för piloter som är lämpligt för den berörda typen av trafik utfärdas till dem.
2. Ett flygcertifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 25 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 19 om teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter, språkkunskaper och erfarenhet.
3. Ett medicinskt intyg för piloter ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon uppfyller kraven i de bestämmelser som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 25 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 19 om medicinsk lämplighet.
4. I flygcertifikaten och de medicinska intygen för piloter ska anges vilka befogenheter piloten har tilldelats.

Artikel 21

Kabinbesättning

Kabinbesättning som deltar i kommersiella lufttransporter ska vara föremål för certifiering och ett intyg utfärdas till den.

När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 25 föreskriver det ska kabinbesättning som deltar i annan verksamhet än kommersiell lufttransport också vara föremål för certifiering och ett intyg utfärdas till den.

Dessa intyg ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 25 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 19 om teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter och hälsotillstånd.

Artikel 22

Utbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum

Om inget annat fastställs i de delegerade akter som antas enligt artikel 25, ska utbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum för piloter och flygbesättningar vara föremål för certifiering och ett godkännande utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 25 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 19.

I godkännandet ska anges vilka befogenheter organisationen har getts.

Artikel 23

Utbildningshjälpmedel för flygsimulering

Om inget annat fastställs i de delegerade akter som antas enligt artikel 25 ska varje utbildningshjälpmedel för flygsimulering som används för utbildning av piloter vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas för den.

Detta certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att hjälpmedlet uppfyller kraven i de bestämmelser som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 25 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 19.

Artikel 24

Instruktörer och examinatore

Om inget annat fastställs i de delegerade akter som antagits enligt artikel 25 ska personer som ansvarar för flygutbildning och syntetisk flygträning eller utbildning av kabinbesättningar eller för bedömning av piloters eller kabinbesättningars kompetens samt flygläkare vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon uppfyller kraven i de bestämmelser som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 25 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 19.

I certifikatet ska anges vilka befogenheter organisationen har getts.

Artikel 25

Delegerade befogenheter

1. När det gäller piloter och kabinbesättningar som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 2.1 b samt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av dessa piloter och kabinbesättningar, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att föreskriva detaljerade regler vad gäller följande:
 - (a) De olika behörigheter för flygcertifikat och de medicinska intyg för piloter som avses i artikel 20 för de olika typerna av verksamhet.
 - (b) Villkoren för erkännande av utbildning och erfarenhet på luftfartyg som inte omfattas av denna förordning för erhållande av flygcertifikat som avses i artikel 20.2.
 - (c) Villkoren för omvandling av nationella pilotlicenser och nationella certifikat för flygmaskinister utfärdade på grundval av medlemsstaternas lagstiftning till flygcertifikat som avses i artikel 20.2 samt villkoren för att omvandla nationella medicinska intyg som har utfärdats på grundval av medlemsstaternas lagstiftning till medicinska intyg för piloter som avses i artikel 20.3.
 - (d) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av flygcertifikat, behörigheter för flygcertifikat, medicinska intyg, godkännanden, intyg och certifikat enligt artiklarna 20, 21, 22, 23 och 24.
 - (e) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla licenser, behörigheter, medicinska intyg, godkännanden, intyg och certifikat som avses i artiklarna 20, 21, 22, 23 och 24, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som anges i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den

berörda verksamheten, sådana licenser, medicinska intyg, godkännande, intyg och certifikat ska krävas eller inte ska krävas, enligt vad som är tillämpligt.

- (f) Villkoren för godtagande av flygcertifikat, medicinska intyg för piloter och intyg för kabinbesättning, utfärdade i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland, vid tillämpning av artikel 57.
 - (g) Villkoren för när den verksamhet som regleras i detta avsnitt av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
- 2. När det gäller piloter och kabinbesättningar som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 2.1 b samt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av dessa piloter och kabinbesättningar, ska kommissionen ges befogenhet att genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 117 ändra eller komplettera bilaga IV, då det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av nya forskningsrön eller säkerhetsbevis i fråga om flygande personal för att, och i den omfattning som behövs, uppnå målen i artikel 1.
 - 3. De bestämmelser som avses i punkterna 1 och 2 ska, där så är lämpligt, innehålla bestämmelser om utfärdandet av samtliga slag av flygcertifikat och behörigheter som krävs enligt Chicagokonventionen. Dessa regler får också inbegripa bestämmelser om utfärdandet av andra typer av certifikat och behörigheter.

AVSNITT III

Flygdrift

Artikel 26

Väsentliga krav

Verksamhet med luftfartyg som avses i artikel 2.1 b ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga V och, i tillämpliga fall, bilagorna VII och VIII.

Artikel 27

Operatörer

- 1. Operatörer som har sin huvudsakliga verksamhet inom det territorium där fördragen är tillämpliga och som utför kommersiella lufttransporter ska vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de regler som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 28 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 26. Certifikatet ska ange de befogenheter som getts operatören och verksamhetens omfattning.
- 2. När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 28 föreskriver det ska operatörer som är etablerade, är bosatta eller har sin huvudsakliga verksamhet i de territorier där fördragen är tillämpliga och som bedriver annan verksamhet än kommersiell flygtransport vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de regler som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 28 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 26. Certifikatet ska ange de befogenheter som getts operatören och verksamhetens omfattning.

Genom undantag från det första stycket, om de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 28 föreskriver det, ska operatörer som är etablerade, är bosatta eller har sin huvudsakliga verksamhet inom territoriet i de medlemsstater där fördragen är tillämpliga och som deltar i annan verksamhet än kommersiell flygtransport tillåtas deklarerat sin förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med driften i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 26.

3. Medlemsstaterna ska se till att driften av luftfartyg inom det gemensamma europeiska luftrummet som utförs av en operatör som är etablerad, är bosatt eller har sin huvudsakliga verksamhetsort utanför det territorium där fördragen är tillämpliga, men för vilken medlemsstater utför operatörsstatens funktioner och uppgifter enligt Chicagokonventionen, samt den personal och de organisationer som deltar i denna verksamhet, uppfyller en säkerhetsnivå som motsvarar den som upprättas genom denna förordning.

Artikel 28

Delegerade befogenheter

1. När det gäller den trafik med luftfartyg som avses i artikel 2.1 b ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att föreskriva detaljerade regler med hänsyn till följande:
 - (a) De särskilda villkoren för driften av luftfartyg i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 26,
 - (b) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 27.1 och 27.2, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana certifikat ska krävas eller deklARATIONER tillåtas, enligt vad som är tillämpligt.
 - (c) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat enligt artikel 27.1 och 27.2 och för de operatörer som utfärdar deklARATIONER enligt de detaljerade regler som avses i led b.
 - (d) De villkor som ska uppfyllas av de operatörer som avses i artikel 27.1 och 27.2 och deras flygande personal med beaktande av flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för flygande personal.
 - (e) De ytterligare krav som är nödvändiga för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 26 och som är tillämpliga på operatörer som är etablerade, är bosatta eller har sin huvudsakliga verksamhet i de territorier där fördragen är tillämpliga, när dessa operatörer ingår avtal om gemensam linjebeteckning eller avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg med besättning med operatörer som är etablerade, är bosatta eller har sin huvudsakliga verksamhet utanför detta territorium.

- (f) De villkor och förfaranden som är nödvändiga för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 26 vad gäller behöriga nationella myndigheters godkännande av enskilda system för specificering av flygtid och utfärdande av byråns yttranden om dessa system i enlighet med artikel 65.7.
 - (g) Villkoren för när trafik med ett luftfartyg av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
2. När det gäller den drift av luftfartyg som avses i artikel 2.1 b ska kommissionen ges befogenhet att genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 117 ändra eller komplettera bilaga V och, i tillämpliga fall, bilagorna VII och VIII, då det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av nya forskningsrön eller säkerhetsbevis i fråga om flygdrift för att, och i den omfattning som behövs, uppnå målen i artikel 1.

Avdelning IV

Flygplatser

Artikel 29

Grundläggande krav

Flygplatser, flygplatsutrustning, flygplatsdrift och tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan vid flygplatser ska uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga VII och, i tillämpliga fall, bilaga VIII.

Artikel 30

Flygplatscertifiering

1. Flygplatser ska vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem. Ändringar av detta certifikat ska också vara föremål för certifiering och ett certifikat över ändringar utfärdas för dem.
- Certifikatet och certifieringen av ändringarna ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att flygplatsen överensstämmer med certifieringsgrunden för flygplatsen enligt punkt 2 och att flygplatsen inte har någon del eller egenskap som har en negativ flygsäkerhetspåverkan vid drift.
- Certifikaten ska omfatta flygplatsen och dess säkerhetsrelaterade utrustning.
2. Certifieringsgrunden för en flygplats ska bestå av
- (a) de certifieringsspecifikationer som är tillämpliga på en viss typ av flygplatser,
 - (b) de bestämmelser för vilka en likvärdig säkerhetsnivå har godtagits,
 - (c) de särskilda detaljerade tekniska specifikationer som är nödvändiga när konstruktionsegenskaperna hos en särskild flygplats eller erfarenheterna från driften gör någon av de certifieringsspecifikationer som avses i led a otillräcklig eller olämplig för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29.

Artikel 31

Säkerhetskritisk flygplatsutrustning

1. När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 34 föreskriver det ska säkerhetskritisk flygplatsutrustning som används eller är avsedd att användas vid flygplatser som omfattas av denna förordning vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas för den.

Certifikaten för sådan utrustning ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att utrustningen uppfyller de detaljerade specifikationer som fastställts i enlighet med artikel 34 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29.

2. Genom undantag från punkt 1, om de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 34 föreskriver det, ska organisationer som arbetar med konstruktion, tillverkning och underhåll av säkerhetskritisk flygplatsutrustning tillåtas deklarerat att säkerhetskritisk utrustning överensstämmer med de grundläggande krav som avses i artikel 29.

Artikel 32

Organisationer

1. Organisationer som ansvarar för driften av flygplatser ska vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de regler som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 34 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29.

I certifikatet ska anges de befogenheter som getts den certifierade organisationen och certifikatets omfattning.

2. Organisationer som ansvarar för tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan vid flygplatser som omfattas av denna förordning ska intyga att de har förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29.

Artikel 33

Skydd av flygplatsernas omgivning

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att se till att flygplatser inom deras territorium skyddas från verksamhet och exploatering i deras närhet som kan medföra oacceptabla risker för luftfartyg som använder flygplatsen.
2. De organisationer som avses i artikel 32.1 ska övervaka verksamheter och utveckling som kan medföra oacceptabla risker för flygsäkerheten i närheten av den flygplats där de ansvarar för verksamheten. De ska vidta nödvändiga åtgärder för att minska dessa risker i den mån detta ligger inom deras kontroll och, om så inte är fallet, göra de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där flygplatsen är belägen uppmärksamma på dessa risker.

Delegerade befogenheter

1. När det gäller flygplatser, säkerhetskritisk flygplatsutrustning, drift av flygplatser och tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan vid flygplatser ska kommissionen ha befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att föreskriva detaljerade regler med hänsyn till följande:
 - (a) De särskilda villkoren för driften av flygplatser i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29.
 - (b) Villkoren för att fastställa, i enlighet med artikel 30.2, och att för en sökande tillkännage den certifieringsgrund som är tillämplig på en flygplats för certifiering i enlighet med artikel 30.1.
 - (c) Villkoren för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på säkerhetskritisk flygplatsutrustning för certifiering i enlighet med artikel 31.1.
 - (d) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat för flygplatser enligt artikel 30, inbegripet driftsbegränsningar kopplade till flygplatsens specifika utformning.
 - (e) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 31.1, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana certifikat ska krävas eller deklARATIONER tillåtas, enligt vad som är tillämpligt.
 - (f) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 32.1.
 - (g) De befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat som avses i artiklarna 30, 31.1 och 32.1 och för de organisationer som utfärdar deklARATIONER enligt artikel 31.2.
 - (h) Villkoren och förfarandena för deklARATIONER från organisationer som tillhandahåller marktjänster och från organisationer som tillhandahåller ledningstjänster för trafik på plattan i enlighet med artikel 32.2.
 - (i) Befogenheterna och skyldigheterna för de organisationer som tillhandahåller marktjänster och för organisationer som tillhandahåller ledningstjänster för trafik på plattan och som har avgett deklARATIONER i enlighet med artikel 32.2.
 - (j) Villkoren för att godkänna och omvandla nationella flygplatscertifikat som utfärdats på grundval av medlemsstaternas nationella lagstiftning till certifikat för flygplatser enligt artikel 30, inklusive åtgärder som redan godkänts av den berörda medlemsstaten på grundval av rapporterade avvikelser jämfört med bilaga 14 till Chicagokonventionen.
 - (k) Villkoren för när driften av flygplatser, eller verksamhet som bedrivs av organisationer som avses i artikel 32.2, av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
 - (l) Villkoren för att utfärda och sprida obligatorisk information från byrån i enlighet med artikel 65.6 och från de nationella behöriga myndigheterna, i syfte att säkerställa säkerheten för flygplatsdrift och flygplatsutrustning.

2. När det gäller flygplatser, flygplatsutrustning, drift av flygplatser samt marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan ska kommissionen ha befogenhet att, genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 117, ändra eller komplettera bilaga VII och, i tillämpliga fall, bilaga VIII, då det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av nya forskningsrön eller säkerhetsbevis i fråga om flygplatser för att, och i den omfattning som behövs, uppnå de mål som anges i artikel 1.

AVSNITT V

Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

Artikel 35

Grundläggande krav

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

Artikel 36

Leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

1. Leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster ska vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de regler som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 35.

Certifikatet ska ange de befogenheter som getts och de tillhandahållna tjänsternas omfattning.

2. Genom undantag från punkt 1 och i enlighet med de delegerade akter som antas enligt artikel 39, får medlemsstaterna besluta att leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster ska tillåtas att deklarerar sin förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 35.

I detta fall ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen, byrån och de övriga medlemsstaterna om sitt beslut. Detta beslut ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*, och byrån ska införa det i den databas som avses i artikel 63.

Artikel 37

Organisationer som arbetar med konstruktion, tillverkning eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

1. När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 föreskriver det ska organisationer som arbetar med konstruktion, tillverkning eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som säkerheten och driftskompatibiliteten är beroende av omfattas av certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de regler som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 35.

I certifikatet ska anges vilka befogenheter organisationen har getts.

2. Genom undantag från punkt 1, om de delegerade akter som antagits enligt artikel 39 föreskriver det, får organisationer som arbetar med konstruktion, tillverkning och underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och som säkerheten och driftskompatibiliteten är beroende av tillåtas att deklarerar sin förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med den verksamhet som utförs i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 35.

Artikel 38

System och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

1. När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 föreskriver det ska leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster som avses i artikel 36 vara skyldiga att deklarerar att de system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som säkerheten och driftskompatibiliteten är beroende av och som ska tas i drift av dessa tjänsteleverantörer uppfyller de detaljerade specifikationer som fastställs genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 35.
2. När de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 föreskriver det ska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som säkerheten eller driftskompatibiliteten är beroende av vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas för dem.

Detta certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att systemen och komponenterna uppfyller de detaljerade specifikationer som fastställts genom de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 35.

Genom undantag från första stycket, om de delegerade akter som antagits enligt artikel 39 föreskriver det, ska organisationer som arbetar med konstruktion, tillverkning och underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som säkerheten och driftskompatibiliteten är beroende av tillåtas att deklarerar att dessa system och komponenter överensstämmer med de grundläggande krav som avses i artikel 35 och att dessa system och komponenter är lämpliga att användas.

Artikel 39

Delegerade befogenheter

1. När det gäller tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att föreskriva detaljerade regler vad gäller följande:
 - (a) De särskilda villkoren för tillhandahållande av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster i överensstämmelse med de grundläggande kraven i artikel 35.

- (b) Villkoren för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster för certifiering i enlighet med artikel 38.2.
 - (c) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 36, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, deklarationer ska tillåtas, i tillämpliga fall.
 - (d) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artiklarna 37.1 och 38.2, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana certifikat ska krävas eller deklarationer tillåtas, i tillämpliga fall.
 - (e) De befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat som avses i artikel 36 och, beroende på vad som är lämpligt, artiklarna 37 och 38.
 - (f) Befogenheter och skyldigheter för organisationer som utfärdar deklarationer i enlighet med artiklarna 36.2, 37.2 och 38.2.
 - (g) Villkoren och förfarandena för deklarationer från leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, i enlighet med artikel 38.1, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som anges i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana licenser ska krävas.
 - (h) Villkor för när tillhandahållande av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
 - (i) Villkoren för att utfärda och sprida obligatorisk information från byrån i enlighet med artikel 65.6 och från de nationella behöriga myndigheterna, i syfte att säkerställa säkerheten vid tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.
 - (j) Driftsreglerna för användning av luftrummet och system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som erfordras för användning av luftrummet.
2. När det gäller tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, ska kommissionen ges befogenhet att genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 117 ändra eller komplettera bilaga VIII och i tillämpliga fall bilaga VII, då det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av nya forskningsrön eller säkerhetsbevis som avser flygledningstjänst/flygtrafiktjänster för att, och i den omfattning som behövs, uppnå de mål som anges i artikel 1.
 3. De bestämmelser som avses i punkt 1 ska, beroende på vad som är lämpligt,
 - (a) vara förenliga med generalplanen för flygledningstjänst,
 - (b) utarbetas på grundval av de relevanta bestämmelserna i förordning (EU) nr XXX/XXXX och föreskriva övergångsmekanismer för att säkerställa kontinuiteten för certifikat som utfärdats enligt denna förordning.

Avdelning VI

Flygledare

Artikel 40

Grundläggande krav

Flygledare samt personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av flygledare, samt utbildningshjälpmedel för simulering, ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga VIII.

Artikel 41

Flygledare

1. Flygledare ska vara föremål för certifiering, och ett flygledarcertifikat och ett medicinskt intyg som lämpar sig för den tjänst som tillhandahålls ska utfärdas till dem.
2. Det flygledarcertifikat som nämns i punkt 1 ska utfärdas efter ansökan, när den som ansöker om licensen har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 44 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40 vad gäller teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter, språkkunskaper och erfarenhet.
3. Det medicinska intyg som nämns i punkt 1 ska utfärdas efter ansökan, när flygledaren har visat att han eller hon uppfyller kraven i de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 44 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav på medicinsk lämplighet som föreskrivs i artikel 40.
4. Flygledarcertifikatet och det medicinska intyget ska ange de befogenheter som flygledaren har fått samt certifikatets och det medicinska intygets omfattning.

Artikel 42

Organisationer som bedriver flygledarutbildning, flygläkare och flygmedicinska centrum

Organisationer som bedriver flygledarutbildning, flygläkare och flygmedicinska centrum ska vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 44 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.

I certifikatet ska anges vilka befogenheter organisationen har getts.

Artikel 43

Instruktörer och examinatorer

Personer med ansvar för att tillhandahålla praktisk utbildning eller bedöma den praktiska kompetensen hos flygledare ska vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas till dem.

Detta certifikat ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon uppfyller kraven i de bestämmelser som fastställts genom de delegerade akter som antas i enlighet med artikel 44 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.

I certifikatet ska anges vilka befogenheter organisationen har getts.

Artikel 44

Delegerade befogenheter

1. När det gäller flygledare samt personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av flygledare ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att föreskriva detaljerade regler vad gäller följande:
 - (a) De olika behörigheterna och behörighetstilläggen för flygledarcertifikat enligt artikel 41.
 - (b) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat, behörigheter och behörighetstillägg för flygledarcertifikat och medicinska intyg enligt artikel 41 och certifikat enligt artiklarna 42 och 43.
 - (c) Befogenheterna och skyldigheterna för innehavare av flygledarcertifikat, behörigheter och behörighetstillägg för certifikat, medicinska intyg och certifikat enligt artiklarna 41, 42 och 43.
 - (d) Villkoren för godtagande och omvandling av nationella flygledarcertifikat och nationella medicinska intyg som utfärdats på grundval av medlemsstaternas lagstiftning till flygledarcertifikat och medicinska intyg enligt artikel 41.
 - (e) Villkoren för godtagande av flygledarcertifikat som utfärdats i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland, vid tillämpning av artikel 57.
 - (f) Villkoren för när utbildning på arbetsplatsen av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
 - (g) Villkoren för att utfärda och sprida obligatorisk information från byrån i enlighet med artikel 65.6 och från de nationella behöriga myndigheterna, i syfte att säkerställa säkerheten vid tillhandahållandet av utbildning på arbetsplatsen.
2. När det gäller flygledare, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av flygledare, samt utbildningshjälpmedel för simulering, ska kommissionen ha befogenhet att genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 117 ändra eller komplettera bilaga VIII, då det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av nya forskningsrön eller säkerhetsbevis i fråga om utbildningsorganisationer och flygledare, för att, och i den omfattning som behövs, uppnå de mål som anges i artikel 1.

Avsnitt VII

Obemannade luftfartyg

Artikel 45

Grundläggande krav för obemannade luftfartyg

Konstruktion, tillverkning, underhåll och drift av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IX.

Artikel 46

Obemannade luftfartygs överensstämmelse med kraven

1. När de delegerade akter som antas i enlighet med artikel 47 föreskriver detta i syfte att uppnå en tillräcklig säkerhetsnivå, med beaktande av principerna i artikel 4.2, ska konstruktion, tillverkning, underhåll och användning av obemannade luftfartyg vara föremål för certifiering. Certifikaten ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts genom delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 47 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 45. Certifikatet ska ange de säkerhetsrelaterade begränsningarna, verksamhetsvillkoren och befogenheterna.
2. Om de delegerade akter som antas i enlighet med artikel 47 föreskriver detta i syfte att uppnå en tillräcklig säkerhetsnivå, med beaktande av principerna i artikel 4.2, ska konstruktion, tillverkning, underhåll och användning av obemannade luftfartyg vara föremål för en deklaration. Deklarationen ska göras när de väsentliga kraven i artikel 45 och de motsvarande detaljerade regler som fastställts i enlighet med artikel 47 för att säkerställa uppfyllande av dessa grundläggande krav är uppfyllda.
3. När de delegerade akter som antas i enlighet med artikel 47 föreskriver det, eftersom tillräckliga säkerhetsnivåer kan uppnås utan tillämpning av kapitlen IV och V i denna förordning, ska de kapitlen inte tillämpas på de grundläggande krav som avses i artikel 45 och de motsvarande detaljerade regler som fastställts i enlighet med artikel 47 för att säkerställa överensstämmelse med dessa grundläggande krav. I sådana fall ska dessa krav och bestämmelser utgöra ”harmoniserad gemenskapslagstiftning” i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 samt Europaparlamentets och rådets beslut 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG.

Artikel 47

Delegerade befogenheter

1. För konstruktion, tillverkning, underhåll och drift av obemannade luftfartyg och flygplansmotorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera luftfartyget på distans ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att föreskriva detaljerade regler med beaktande av följande:
 - (a) Villkoren och förfarandena för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat för konstruktion, tillverkning, underhåll och användning av obemannade luftfartyg som avses i artikel 46.1 och 46.2, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana certifikat ska krävas eller deklarationer tillåtas, i tillämpliga fall.
 - (b) De villkor och förfaranden enligt vilka en operatör av ett obemannat luftfartyg ska förlita sig på de certifikat eller deklarationer som utfärdats i enlighet med avsnitten I, II, III och VIII.

- (c) Villkoren för när de krav som gäller konstruktion, tillverkning och underhåll av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans inte ska omfattas av kapitlen IV och V i denna förordning, vid tillämpning av artikel 46.3.
 - (d) Befogenheterna och skyldigheterna för innehavare av certifikat och operatörer som avger deklARATIONER.
 - (e) Märkning och identifiering av obemannade luftfartyg.
 - (f) Villkoren för när användningen av obemannade luftfartyg av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
2. När det gäller konstruktion, tillverkning, underhåll och användning av obemannade luftfartyg och deras motorer, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans, ska kommissionen genom delegerade akter som antas i enlighet med artikel 117 ges befogenhet att ändra eller komplettera bilaga IX och, i tillämpliga fall, bilaga III, då det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av nya forskningsrön eller säkerhetsbevis i fråga om trafik med luftfartyg för att, och i den omfattning som behövs, uppnå målen i artikel 1.

AVSNITT VIII

Luftfartyg som används av en tredjelandsoperatör vid flygning till, inom eller ut ur unionen

Artikel 48

Tillämpliga bestämmelser

Sådana luftfartyg som avses i artikel 2.1 c samt deras flygande personal och verksamhet ska uppfylla de tillämpliga Icao-standarderna. I den mån det saknas sådana standarder ska dessa luftfartyg samt deras flygande personal och verksamhet uppfylla de grundläggande kraven i bilagorna II, IV och V, i tillämpliga fall, bilaga VIII, förutsatt att dessa krav inte strider mot tredjeländers rättigheter enligt internationella konventioner.

Artikel 49

Överensstämmelse

1. Användningen av de luftfartyg som avses i artikel 2.1 c för kommersiell lufttransport ska vara föremål för certifiering och tillstånd ska utfärdas.
- Detta tillstånd ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med användningen av luftfartyget i fråga i enlighet med de krav som anges i artikel 48.
- Tillståndet ska ange de befogenheter som getts operatören och verksamhetens omfattning.
2. När de delegerade akter som antas i enlighet med artikel 50 föreskriver det ska annan användning av luftfartyg som avses i artikel 2.1 c än kommersiell lufttransport vara föremål för certifiering och tillstånd ska utfärdas.

Detta tillstånd ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med användningen av luftfartyget i fråga i enlighet med de krav som anges i artikel 48.

Tillståndet ska ange de befogenheter som getts operatören och verksamhetens omfattning.

Genom undantag från första stycket, om de delegerade akter som antas i enlighet med artikel 50 föreskriver det, ska sådana operatörer av luftfartyg som avses i artikel 2.1 c som utför annan verksamhet än kommersiell lufttransport tillåtas deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med användningen av luftfartyget i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48.

3. De tillstånd och deklARATIONER som avses i punkterna 1 och 2 ska endast krävas när det gäller användningen av luftfartyg vid flygning till, inom eller ut ur det territorium där fördragen är tillämpliga, med undantag för användning av luftfartyg som endast flyger över detta territorium.

Artikel 50

Delegerade befogenheter

1. När det gäller luftfartyg som avses i artikel 2.1 c samt deras flygande personal och verksamhet ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att föreskriva detaljerade regler vad gäller följande:
 - (a) Godkännande av luftfartyg, som inte omfattas av Icaos standardluftvärdighetsbevis eller godkännande av piloter, som inte innehar Icaos standardlicens att bedriva trafik till, inom eller ut ur det territorium där fördragen är tillämpliga.
 - (b) De särskilda villkoren för användning av ett luftfartyg i enlighet med bestämmelserna i artikel 48.
 - (c) Alternativa villkor för fall där efterlevnad av de standarder och krav som anges i artikel 48 inte är möjlig eller innebär en oproportionerligt stor insats från operatörens sida, samtidigt som man ser till att syftena med standarderna och kraven är uppfyllda.
 - (d) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de tillstånd som avses i artikel 49, inbegripet villkoren för situationer där, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 och samtidigt beakta arten av och risken med den berörda verksamheten, sådana tillstånd ska krävas eller deklARATIONER tillåtas, i tillämpliga fall. Dessa villkor ska beakta de certifikat som utfärdas av registreringsstaten eller operatörsstaten, och utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 2111/2005 och dess tillämpningsföreskrifter.
 - (e) Befogenheterna och skyldigheterna för innehavare av tillstånd som avses i artikel 49.1 och 49.2 och, om relevant, operatörer som avgett deklARATIONER enligt artikel 49.2.
 - (f) Villkoren för när användningen av det luftfartyg som avses i artikel 2.1 c av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
2. När kommissionen antar de bestämmelser som avses i punkt 1 ska den särskilt se till följande:
 - (a) Att Icaos dokument med rekommendationer och vägledning används när det är lämpligt.

- (b) Att inget krav går utöver vad som enligt denna förordning krävs av luftfartyg som avses i artikel 2.1 b i och av sådana luftfartygs flygande personal och operatörer.
- (c) Att den process genom vilken de tillstånd som avses i artikel 49.1 och 49.2 erhålls är enkla, proportionella, effektiva och kostnadseffektiva och möjliggör demonstration av överensstämmelse som står i proportion till verksamhetens komplexitet och de risker den är förknippad med. Kommissionen ska i synnerhet säkerställa att hänsyn tas till:
 - i) resultaten av Icaos Universal Safety Oversight Audit Programme,
 - ii) information som samlats in enligt rampinspektionsprogram som fastställs i enlighet med de delegerade akter som antas enligt artikel 51.10,
 - iii) andra erkända uppgifter om säkerhetsaspekter avseende den berörda operatören,
 - iv) certifikat som utfärdas i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland.
- (d) Att aspekter kopplade till flygledningstjänst/flygtrafiktjänster beaktas.

KAPITEL IV

GEMENSAMMA SYSTEM FÖR CERTIFIERING, TILLSYN OCH KONTROLL AV EFTERLEVNAD

Artikel 51

Certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad

1. Medlemsstaterna, kommissionen och byrån ska samarbeta inom ramen för ett enda europeiskt flygsäkerhetssystem för att säkerställa efterlevnaden av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.
2. För att säkerställa överensstämmelse med bestämmelserna i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna, ska byrån och de behöriga nationella myndigheterna i enlighet med denna förordning
 - (a) ta emot och bedöma ansökningar som getts in till dem, utfärda och vid behov förnya certifikat och ta emot deklARATIONER som getts in till dem, i enlighet med bestämmelserna i kapitel III,
 - (b) utöva tillsyn över innehavare av certifikat, juridiska och fysiska personer som avgett deklARATIONER samt över produkter, delar, utrustning, system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, utbildningshjälpmedel för flygsimulering och flygplatser i enlighet med bestämmelserna i kapitel III,
 - (c) genomföra nödvändiga utredningar, inspektioner, revisioner och annan övervakning för att upptäcka eventuella överträdelser som de personer som avses i led b gör av de krav som fastställs i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning och som är tillämpliga på dem,
 - (d) vidta alla nödvändiga åtgärder för kontroll av efterlevnad, däribland ändring, tillfällig indragning eller återkallande av certifikat som de utfärdat, startförbud för luftfartyg och åläggande av påföljder, i syfte att få konstaterade överträdelser att upphöra.

3. Ansvaret för de uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad som avses i punkt 2 ska fastställas i enlighet med följande bestämmelser.

Byrån ska vara ansvarig om den har tilldelats dessa uppgifter enligt artiklarna 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 och 70.

Den behöriga nationella myndigheten i den medlemsstat där flygplatsen är belägen ska ansvara för dessa uppgifter när det gäller flygplatscertifikat som avses i artikel 30.1 och certifikat för en organisation som ansvarar för driften av en flygplats som avses i artikel 32.1. Ett certifikat för en organisation som ansvarar för driften av en flygplats kan antingen vara kombinerat med ett certifikat för en flygplats eller utfärdas separat.

I övriga fall ska den nationella behöriga myndigheten i den medlemsstat där den fysiska person som ansökt om certifikatet eller avger deklARATIONEN är bosatt, eller, om det är fråga om juridiska personer, där personen i fråga har sitt huvudsakliga säte, ansvara för dessa uppgifter, om inte de delegerade akter som antagits enligt punkt 10 föreskriver något annat.

Om de delegerade akter som antagits enligt punkt 14 föreskriver det gäller dock följande:

- (a) Flygläkare, flygmedicinska centrum och allmänläkare ska ansvara för utfärdandet av medicinska intyg för piloter som avses i artikel 20.3 och de medicinska intyg för flygledare som avses i artikel 41.1.
- (b) Organisationer för utbildning av piloter och kabinbesättning till vilka ett godkännande har utfärdats enligt artikel 27 och operatörer till vilka ett certifikat har utfärdats enligt artikel 27 ska ansvara för att utfärda kabinbesättningsintyg som anges i artikel 21.

4. Den tillsyn som utövas av byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska vara fortlöpande och bygga på prioriteringar som fastställts med hänsyn till riskerna för den civila luftfarten.
5. Byrån ska förvalta och använda de verktyg och förfaranden som behövs för insamling, utbyte och analys av säkerhetsrelaterad information som erhållits inom ramen för rampinspektionsprogram som inrättats genom de delegerade akter som antagits enligt punkt 10.
6. I syfte att underlätta utförandet av deras uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad ska kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna utbyta information bland annat om möjliga eller konstaterade överträdelser.
7. Byrån ska främja en gemensam förståelse för och tillämpning av kraven i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, bland annat genom att utarbeta det vägledande material som avses i artikel 65.3 och i samråd med de nationella behöriga myndigheterna.
8. Varje juridisk eller fysisk person som omfattas av denna förordning kan göra byrån uppmärksam på eventuella påstådda skillnader i tillämpningen av reglerna mellan medlemsstaterna. Om sådana skillnader allvarligt hindrar dessa personer från att utöva sin verksamhet eller på annat sätt medför stora svårigheter, ska byrån och de behöriga nationella myndigheterna i de berörda medlemsstaterna samarbeta för att

undanröja dessa skillnader utan onödigt dröjsmål. Om dessa skillnader inte kan undanröjas ska byrån överlämna ärendet till kommissionen.

9. Byrån och de behöriga nationella myndigheterna ska vidta de åtgärder som krävs för att öka och främja medvetenheten om säkerheten inom den civila luftfarten och sprida säkerhetsrelaterad information med relevans för förebyggande av olyckor och tillbud.
10. Med hänsyn till byråns och de nationella behöriga myndigheters uppgifter avseende certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad enligt denna förordning, ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 för att fastställa detaljerade regler om följande:
 - (a) Villkoren för insamling, utbyte och spridning av information mellan byrån och de behöriga nationella myndigheterna för att de ska kunna utföra sina uppgifter.
 - (b) Villkoren för certifiering och genomförande av utredningar, inspektioner, revisioner och andra kontroller som är nödvändiga för att säkerställa en effektiv tillsyn över juridiska och fysiska personer, produkter, delar, utrustning, system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, utbildningshjälpmedel för flygsimulering och flygplatser som omfattas av denna förordning.
 - (c) Villkoren för kvalifikationerna för inspektörer och för de organisationer som deltar i deras utbildning.
 - (d) Villkor för rampinspektioner och startförbud för luftfartyg när luftfartyget, dess operatör eller dess flygande personal inte uppfyller kraven i denna förordning eller de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.
 - (e) Villkoren för byråns och de nationella behöriga myndigheternas förvaltnings- och ledningsstruktur vad gäller utövandet av certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad.
 - (f) Med hänsyn till punkt 3, villkoren för ansvarsfördelningen mellan de nationella behöriga myndigheterna, i syfte att säkerställa ett effektivt utförande av uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad.
 - (g) Med hänsyn till punkt 3, villkoren för tilldelning av ansvar till flygläkare och flygmedicinska centrum för utfärdande av medicinska intyg för piloter och medicinska intyg för flygledare samt villkoren för när allmänläkare ska ges detta ansvar, i syfte att säkerställa ett effektivt utförande av uppgifter i samband med medicinsk certifiering av piloter och flygledare.
 - (h) Med hänsyn till punkt 3, villkoren för tilldelning av ansvar till organisationer som utbildar piloter och kabinbesättning för utfärdande av kabinbesättningsintyg, i syfte att säkerställa ett effektivt utförande av uppgifter i samband med certifiering av kabinbesättningen.

Artikel 52

Europeiska luftfartsinspektörer

1. Byrån ska i samarbete med de nationella behöriga myndigheterna inrätta en mekanism för sammanslagning och gemensamt utnyttjande av inspektörer och annan personal som har sakkunskap med relevans för utförandet av certifiering och tillsyn

enligt denna förordning. För detta ändamål ska byrån fastställa och meddela de behöriga nationella myndigheterna erforderliga kompetens- och erfarenhetsprofiler på grundval av vilka dessa myndigheter, beroende på tillgänglighet, ska utse kandidater för deltagande i mekanismen för resurssammanslagning och resursdelning i rollen som europeiska luftfartsinspektörer.

2. Byrån och varje enskild nationell behörig myndighet får begära bistånd från de europeiska luftfartsinspektörerna vid utförandet av tillsyn och certifiering. Byrån ska samordna dessa begäranden och utarbeta lämpliga förfaranden för detta ändamål, i samråd med de nationella behöriga myndigheterna.
3. De europeiska luftfartsinspektörerna ska utföra sina tillsyns- och certifieringsuppgifter enligt instruktioner från byrån eller den nationella behöriga myndighet som begärt deras stöd, och under dess kontroll och ansvar.
4. Kostnaderna för stöd som lämnats av de europeiska luftfartsinspektörer som utsetts av de nationella behöriga myndigheterna ska täckas med avgifter. För detta ändamål ska byrån, på uppdrag av den nationella behöriga myndighet som ådragit sig kostnaderna, fakturera den juridiska eller fysiska person som var föremål för den certifiering och tillsyn som dessa inspektörer utförde. Byrån ska överföra det belopp som tagits ut från denna person till den nationella behöriga myndighet som berörs.
5. Vad gäller den mekanism för resurssammanslagning och resursdelning som avses i punkt 1 ska kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 i syfte att fastställa närmare bestämmelser med avseende på följande:
 - (a) Rättigheter och skyldigheter för byrån och de nationella behöriga myndigheter som begär, tar emot eller ger stöd genom denna mekanism.
 - (b) Tillstånden för och de regler som är tillämpliga på de europeiska luftfartsinspektörerna när de ger sådant stöd.
 - (c) Fastställande och uppbörd av avgifter som avses i punkt 4.

Artikel 53

Överföring av ansvar

1. Medlemsstaterna får till byrån överföra ansvaret för certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad med avseende på någon eller alla organisationer, operatörer, anställda, luftfartyg, utbildningshjälpmedel för flygsimulering eller flygplatser för vilka den berörda medlemsstaten är ansvarig enligt denna förordning.

Vid en sådan överföring ska byrån bli den behöriga myndigheten vad gäller det överförda ansvaret, och den berörda medlemsstaten ska befrias från detta ansvar. I samband med byråns utövande av detta ansvar ska bestämmelserna i kapitlen IV och V gälla.

2. Medlemsstaterna får, genom ömsesidigt samtycke, till en annan medlemsstat överföra ansvaret för certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad med avseende på någon eller alla organisationer, operatörer, anställda, luftfartyg, utbildningshjälpmedel för flygsimulering eller flygplatser för vilka de är ansvariga enligt denna förordning.

Vid en sådan överföring ska den nationella behöriga myndigheten i den medlemsstat till vilket ansvaret överförs bli den behöriga myndigheten vad gäller det överförda ansvaret, och den medlemsstat som överför ansvaret ska befrias från detta ansvar.

I samband med utövandet av detta ansvar ska bestämmelserna i kapitlen II och IV samt artiklarna 120 och 121 samt de tillämpliga bestämmelserna i den nationella lagstiftningen i den medlemsstat till vilken ansvaret överförs tillämpas.

3. Byrån eller en medlemsstat, beroende på vad som är tillämpligt, ska endast godkänna den ansvarsöverföring som avses i punkterna 1 och 2 om den är övertygad om att den effektivt kan utöva det överförda ansvaret i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av denna förordning.

4. När en medlemsstat har för avsikt att överföra visst ansvar i enlighet med punkt 1 eller 2, ska den tillsammans med byrån eller med den andra medlemsstaten, beroende på vilket som är tillämpligt, fastställa en överföringsplan som säkerställer att detta ansvar överförs i god ordning. De fysiska och juridiska personer som berörs av överföringen och, i fall av överlåtelse som avses i punkt 2, byrån, ska rådfrågas om överföringsplanen innan den slutförs.

Byrån och den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna, beroende på vilket som är tillämpligt, ska se till att överföringen av ansvaret sker i enlighet med överföringsplanen.

5. Byrån ska via den databas som inrättats enligt artikel 63 ställa en förteckning till förfogande över de medlemsstater som har överfört visst ansvar i enlighet med denna artikel. Förteckningen ska innehålla uppgifter om det ansvar som överförts, vilket möjliggör en tydlig identifiering av ansvaret efter överföringen och av de organisationer, operatörer, anställda, luftfartyg, utbildningshjälpmedel för flygsimulering eller flygplatser som berörs, beroende på vad som är tillämpligt.

Byrån ska ta hänsyn till det överförda ansvaret när den utför inspektioner och annan övervakning i enlighet med artikel 73.

6. Denna artikel ska inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen. När en medlemsstat överför ansvar i enlighet med denna artikel vilka tilldelas den genom Chicagokonventionen, ska den underrätta Icao om att byrån eller en annan medlemsstat fungerar som dess ombud vid fullgörande av dess skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

Artikel 54

Organisationer som är multinationellt verksamma

1. En organisation får begära att byrån agerar som behörig myndighet med ansvar för certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad med avseende på denna organisation, med avvikelse från artikel 51.3, om denna organisation innehar eller har rätt att ansöka om ett certifikat enligt bestämmelserna i kapitel III hos den nationella behöriga myndigheten i en medlemsstat, men den har eller avser att ha en betydande del av de anläggningar och den personal som certifikatet omfattar i en eller flera andra medlemsstater.

En sådan begäran kan även framställas av två eller flera organisationer, som var och en har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i en annan medlemsstat och som var och en innehar eller har rätt att ansöka om ett certifikat i enlighet med bestämmelserna i kapitel III för samma typ av luftfartsverksamhet.

Om de organisationer som avses i första och andra stycket framställer en sådan begäran ska de underrätta de nationella behöriga myndigheterna i de medlemsstater där de har sitt huvudsakliga verksamhetsställe.

2. Om byrån anser att den såsom begärts på ett effektivt sätt kan utöva sitt ansvar för certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i överensstämmelse med denna förordning och de delegerade akter som antagits på grundval av denna förordning, ska den tillsammans med den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna, beroende på vad som är tillämpligt, inrätta en övergångsplan som säkerställer att detta ansvar överförs i god ordning. De organisationer som begärde överföringen ska rådfrågas om överföringsplanen innan den färdigställs.

Byrån och den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna, beroende på vilket som är tillämpligt, ska se till att överföringen av ansvaret sker i enlighet med överföringsplanen.

3. Vid överföring av ansvar enligt punkterna 1 och 2 ska byrån bli den behöriga myndigheten vad gäller det överförda ansvaret, och den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska befrias från detta ansvar. I samband med byråns utövande av detta ansvar ska bestämmelserna i kapitlen IV och V gälla.
4. Bestämmelserna i artikel 53.5 och 53.6 ska i enlighet därmed tillämpas på all överföring av ansvar enligt denna artikel.

Artikel 55

Mekanism för brådskande tillsyn

1. Byrån ska för en medlemsstat rekommendera en överföring av ansvar i enlighet med artikel 53, om samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - (a) Resultaten av inspektioner och annan övervakning som utförs av byrån i enlighet med artikel 73 visar på en allvarlig och ihållande oförmåga hos en medlemsstat att effektivt utföra en del av eller alla sina uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad enligt denna förordning.
 - (b) Kommissionen har uppmanat den berörda medlemsstaten att åtgärda de konstaterade bristerna i enlighet med led a.
 - (c) Medlemsstaten har inte åtgärdat bristerna på ett tillfredsställande sätt och den uppkomna situationen äventyrar säkerheten inom den civila luftfarten.
2. Om den berörda medlemsstaten antingen inte har gett verkan åt byråns rekommendation eller åtgärdat bristerna inom tre månader från datumet för denna rekommendation, får kommissionen, om den anser att villkoren i punkt 1 är uppfyllda, besluta att ansvaret för de berörda uppgifterna i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad tillfälligt ska överföras till byrån. Detta ska ske genom genomförandeakter som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2. Vid vederbörligen motiverade och tvingande skäl till skyndsamhet med avseende på flygsäkerhet, ska kommissionen anta genomförandeakter med omedelbar verkan i enlighet med det förfarande som avses i artikel 116.4.

3. Från det datum då det genomförandebeslut som avses i punkt 2 får verkan, ska byrån regelbundet bedöma huruvida villkoret i punkt 1 c fortsätter att vara uppfyllt. Om byrån anser att villkoret inte längre är uppfyllt, ska den utfärda en rekommendation till kommissionen om att häva den tillfälliga överföringen av ansvar.
4. När kommissionen, med hänsyn till denna rekommendation, anser att villkoret i punkt 1 c inte längre är uppfyllt ska den besluta att den tillfälliga överföringen av ansvar till byrån ska upphöra.

Detta ska ske genom genomförandeakter som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2. Vid vederbörligen motiverade och tvingande skäl till skyndsamhet med avseende på flygsäkerhet, ska kommissionen anta genomförandeakter med omedelbar verkan i enlighet med det förfarande som avses i artikel 116.4.
5. Vid överföring av ansvar enligt punkt 2 ska byrån bli den behöriga myndigheten vad gäller det överförda ansvaret, och den berörda medlemsstaten ska befrias från detta ansvar. I samband med byråns utövande av detta ansvar ska bestämmelserna i kapitlen IV och V gälla.
6. Bestämmelserna i artikel 53.5 och 53.6 ska i enlighet därmed tillämpas på all överföring av ansvar enligt denna artikel. Byrån ska i den databas som inrättats enligt artikel 63 också införa kommissionens genomförandebeslut som avses i punkterna 2 och 4.

Artikel 56

Giltigheten för certifikat och deklARATIONER

1. Certifikat som utfärdats och deklARATIONER som avgetts i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning ska gälla i samtliga medlemsstater, utan ytterligare krav eller utvärdering.
2. Om kommissionen anser att en juridisk eller fysisk person till vilken ett certifikat har utfärdats eller som har avgett en deklARATION som inte längre uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning eller i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning ska kommissionen, på grundval av en rekommendation från byrån, kräva att den medlemsstat som ansvarar för tillsynen över den berörda personen vidtar lämpliga korrigeringsåtgärder och skyddsåtgärder, inbegripet begränsning eller tillfälligt upphävande av certifikatet.

Detta ska ske genom genomförandeakter som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2. Vid vederbörligen motiverade och tvingande skäl till skyndsamhet med avseende på flygsäkerhet, ska kommissionen anta genomförandeakter med omedelbar verkan i enlighet med det förfarande som avses i artikel 116.4.

Från och med den dag då genomförandebeslutet träder i kraft ska certifikatet eller deklARATIONEN i fråga, med avvikelse från punkt 1, inte längre vara giltigt i samtliga medlemsstater.
3. När kommissionen anser att den medlemsstat som avses i punkt 2 har vidtagit lämpliga korrigeringsåtgärder och skyddsåtgärder, ska den med utgångspunkt i en rekommendation från byrån fatta beslut om att certifikatet eller deklARATIONEN i fråga återigen ska gälla i samtliga medlemsstater, i enlighet med punkt 1. Detta beslut ska

fattas genom genomförandeakter som antagits i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2. Vid vederbörligen motiverade och tvingande skäl till skyndsamhet med avseende på flygsäkerhet, ska kommissionen anta genomförandeakter med omedelbar verkan i enlighet med det förfarande som avses i artikel 116.4.

4. Denna artikel ska inte påverka tillämpningen av förordning (EU) nr 2111/2005.

Artikel 57

Godtagande av tredjelandscertifiering

Byrån och de nationella behöriga myndigheterna får antingen utfärda de certifikat som föreskrivs i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, på grundval av certifikat som har utfärdats i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland, eller godta certifikat och annan relevant dokumentation som styrker efterlevnaden av regler för civil luftfart som utfärdades i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland, när denna möjlighet föreskrivs i

- (a) internationella avtal om erkännande av certifikat som ingåtts mellan unionen och ett tredjeland, eller
- (b) de delegerade akter som antagits på grundval av artiklarna 18.1 l, 25.1 f och 44.1 e.

Artikel 58

Behöriga organ

1. Byrån och de nationella behöriga myndigheterna får delegera sina uppgifter i samband med certifiering och tillsyn enligt denna förordning till behöriga organ som har ackrediterats och anses uppfylla kriterierna i bilaga VI. Byrån och de nationella behöriga myndigheter som utnyttjar de behöriga organen ska inrätta ett system för denna ackreditering och för bedömning av om behöriga organ uppfyller dessa kriterier, både vid ackrediteringstidpunkten och kontinuerligt därefter.

Ett behörigt organ ska ackrediteras antingen individuellt av byrån eller av en nationell behörig myndighet, eller gemensamt av två eller flera nationella behöriga myndigheter eller av byrån och en eller flera nationella behöriga myndigheter.

2. Byrån eller den nationella behöriga myndigheten eller de behöriga myndigheterna, beroende på vad som är tillämpligt, ska upphäva eller återkalla den ackreditering av ett behörigt organ som de har beviljat, när detta organ inte längre uppfyller kriterierna i bilaga VI.
3. Byrån eller den nationella behöriga myndighet eller de nationella behöriga myndigheter som ackrediterar ett behörigt organ får bevilja detta rätt att utfärda, ändra, tillfälligt upphäva eller återkalla certifikat, eller att ta emot deklARATIONER, på uppdrag av byrån eller den nationella behöriga myndigheten. Denna rättighet ska inkluderas i ackrediteringen.
4. Byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska erkänna, utan ytterligare tekniska krav eller bedömning, ackrediteringar av behöriga organ som utfärdats av byrån och av andra nationella behöriga myndigheter i enlighet med punkt 1.

Byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska dock inte vara skyldiga att använda hela omfattningen av den ackreditering som beviljats av en annan nationell

behörig myndighet eller av byrån, eller att erkänna rättigheter som beviljats ett behörigt organ av en annan behörig myndighet i enlighet med punkt 3.

5. Byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska utbyta information om de ackrediteringar som beviljats, upphävts tillfälligt eller återkallats. Byrån ska göra denna information tillgänglig genom den databas som avses i artikel 63.

Artikel 59

Skyddsåtgärder

1. Denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning får inte hindra en medlemsstat från att omedelbart reagera om det uppstår ett problem som rör säkerhet inom civil luftfart, om samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - (a) Problemet innebär en allvarlig risk för flygsäkerheten och det krävs att medlemsstaten vidtar omedelbara åtgärder för att lösa detta problem.
 - (b) Det är inte möjligt för medlemsstaten att på ett adekvat sätt åtgärda problemet i enlighet med bestämmelserna i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.
 - (c) Den åtgärd som vidtas står i proportion till hur allvarligt problemet är.

I ett sådant fall ska den berörda medlemsstaten omedelbart till kommissionen, byrån och de övriga medlemsstaterna via den databas som inrättats enligt artikel 63 anmäla de åtgärder som vidtagits och skälen för att de har vidtagits.

2. Om varaktigheten av de åtgärder som avses i punkt 1 är längre än åtta månader i följd eller om en medlemsstat har vidtagit samma åtgärder repetitivt och deras sammanlagda varaktighet överstiger åtta månader, ska byrån bedöma huruvida villkoren i punkt 1 har uppfyllts och inom tre månader från dagen för mottagandet av den anmälan som avses i punkt 1 utfärda en rekommendation till kommissionen om resultatet av denna bedömning. Byrån ska inkludera denna rekommendation i den databas som inrättats enligt artikel 63.

I detta fall ska kommissionen, med beaktande av denna rekommendation, bedöma om dessa villkor har uppfyllts. Om kommissionen anser att dessa villkor inte har uppfyllts eller om den avviker från resultatet av byråns bedömning, ska den inom tre månader från dagen för mottagandet av denna rekommendation anta ett genomförandebeslut om detta, som ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och införas i den databas som inrättats enligt artikel 63.

Den berörda medlemsstaten ska omedelbart avsluta de åtgärder som vidtagits enligt punkt 1 efter anmälan av detta genomförandebeslut.

3. Vid mottagandet av den anmälan som avses i punkt 1 ska byrån, utan onödigt dröjsmål, även bedöma om de problem som medlemsstaten har konstaterat kan hanteras av byrån genom att den fattar de beslut som avses i artikel 65.4 första stycket, så att de åtgärder som medlemsstaten vidtar inte längre är nödvändiga. Om byrån anser att problemet kan lösas på detta sätt ska den fatta ett lämpligt beslut om detta. Om byrån anser att problemet inte kan lösas på detta sätt ska den utfärda en rekommendation till kommissionen vad gäller en sådan ändring av de delegerade

akter eller genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning som den anser vara nödvändig mot bakgrund av tillämpningen av punkt 1.

4. Om nödvändigt med beaktande av tillämpningen av punkt 1 ska kommissionen, utan dröjsmål och med hänsyn till byråns rekommendation, överväga en ändring av någon av de delegerade akter som antagits enligt artiklarna 18.1, 25.1, 28.1, 34.1, 39.1, 44.1, 47.1 och 50.1.

Artikel 60

Flexibilitetsbestämmelser

1. Medlemsstaterna får bevilja undantag för varje fysisk eller juridisk person som omfattas av denna förordning från de krav som är tillämpliga på denna person i enlighet med bestämmelserna i kapitel III, förutom de grundläggande krav som fastställs i dessa bestämmelser, eller i enlighet med de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits på grundval av dessa bestämmelser i händelse av brådskande oförutsedda omständigheter som påverkar dessa personer eller brådskande operativa behov, om samtliga följande villkor är uppfyllda:
 - (a) Det är omöjligt att på ett adekvat sätt ta hänsyn till dessa omständigheter eller behov i överensstämmelse med de tillämpliga kraven.
 - (b) En godtagbar nivå av säkerhet och miljöskydd och överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven säkerställs, vid behov genom tillämpning av kompenserande åtgärder.
 - (c) Medlemsstaten har i möjligaste mån lindrat eventuell snedvridning av marknadsvillkoren som en följd av beviljandet av undantaget.
 - (d) Undantaget är vad gäller omfattning och varaktighet begränsat till vad som är absolut nödvändigt och det tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

I detta fall ska den berörda medlemsstaten omedelbart till kommissionen, byrån och de övriga medlemsstaterna via den databas som inrättats enligt artikel 63 anmäla det undantag som beviljats, skälen för att de har beviljats och, i tillämpliga fall, de nödvändiga kompenserande åtgärder som vidtagits.

2. Om varaktigheten av de åtgärder som avses i punkt 1 överstiger åtta månader i följd eller om en medlemsstat har beviljat samma åtgärder repetitivt och deras sammanlagda varaktighet överstiger åtta månader, ska byrån bedöma huruvida villkoren i punkt 1 är uppfyllda och, inom tre månader från dagen för mottagandet av den anmälan som avses i punkt 1, utfärda en rekommendation till kommissionen om resultatet av denna bedömning. Byrån ska inkludera denna rekommendation i den databas som inrättats enligt artikel 63.

I detta fall ska kommissionen, med beaktande av denna rekommendation, bedöma om dessa villkor är uppfyllda. Om kommissionen anser att dessa villkor inte har uppfyllts eller om den avviker från resultatet av byråns bedömning, ska den inom tre månader från dagen för mottagandet av denna rekommendation anta ett genomförandebeslut om detta, som ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och införas i den databas som inrättats enligt artikel 63.

Den berörda medlemsstaten ska återkalla det undantag som beviljats enligt punkt 1 omedelbart efter anmälan av detta genomförandebeslut.

3. Om en medlemsstat anser att överensstämmelsen med de tillämpliga grundläggande kraven i bilagorna kan påvisas med andra medel än dem som fastställs i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, och att dessa medel medför betydande fördelar vad gäller säkerheten inom den civila luftfarten eller effektiviteten för de personer som omfattas av denna förordning eller för de berörda myndigheterna, får den till kommissionen och byrån, via den databas som inrättats enligt artikel 63, inge en motiverad begäran om ändring av den delegerade akten eller genomförandeakten för att möjliggöra användning av dessa andra medel.

I detta fall ska byrån utan onödigt dröjsmål utfärda en rekommendation till kommissionen om huruvida medlemsstatens begäran uppfyller villkoren i första stycket.

Om det behövs mot bakgrund av tillämpningen av denna punkt ska kommissionen, utan dröjsmål och med beaktande av denna rekommendation, överväga att ändra den berörda delegerade akten eller genomförandeakten.

Artikel 61

Insamling, utbyte och analys av information

1. Kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska utbyta all information som finns tillgänglig för dem inom ramen för tillämpningen av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning och som är relevanta för de övriga parterna för att de ska kunna utföra sina uppgifter enligt denna förordning. De behöriga myndigheterna i de medlemsstater som fått i uppdrag att utreda haverier och tillbud inom civil luftfart eller att analysera händelser ska också ha rätt att få tillgång till denna information för att kunna utföra sina uppgifter. Denna information får också spridas till berörda parter i enlighet med de delegerade akter som avses i punkt 4.
2. Byrån ska på unionsnivå samordna insamling, utbyte och analys av information om frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning. För detta ändamål får byrån ingå administrativa överenskommelser med fysiska och juridiska personer som omfattas av denna förordning, eller med sammanslutningar av sådana personer, om insamling, utbyte och analys av information.
3. På begäran av kommissionen ska byrån analysera brådskande och viktiga frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning. I förekommande fall ska de nationella behöriga myndigheterna samarbeta med byrån för att genomföra en sådan analys.
4. Kommissionen ska anta närmare bestämmelser om formerna för utbytet av sådan information som avses i punkt 1 mellan kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna och spridningen av denna information till berörda parter. Dessa bestämmelser ska ingå i de genomförandeakter som ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 116.3.

De närmare bestämmelser som avses i första stycket ska beakta följande:

- (a) Behovet av att förse juridiska och fysiska personer som omfattas av denna förordning med den information de behöver för att kunna garantera överensstämmelse med och främja målen i artikel 1.

- (b) Behovet av att begränsa spridningen och användningen av information till vad som är absolut nödvändigt för att uppnå dessa mål.
 - (c) Behovet av att förhindra att uppgifterna görs tillgängliga eller används för att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor.
5. Kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna, samt de fysiska och juridiska personer samt sammanslutningar av sådana personer som avses i punkt 2, ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig sekretess för den information som de erhåller i enlighet med denna artikel, utan att det påverkar tillämpningen av eventuella strängare krav på sekretess som föreskrivs i förordningarna (EU) nr 996/2010 och (EU) nr 376/2014 eller annan unionslagstiftning.
 6. I syfte att informera allmänheten om den övergripande nivån på säkerheten inom den civila luftfarten i unionen ska byrån årligen offentliggöra en säkerhetsöversyn. Denna översyn ska innehålla en analys av den allmänna säkerhetssituationen i en ordalydelse som är enkel och lättförståelig och innehålla uppgifter om eventuella förhöjda säkerhetsrisker.

Artikel 62

Skydd av informationskällan

1. När de uppgifter som avses i artikel 61.1 och 61.2 har lämnats till en nationell behörig myndighet ska informationskällan skyddas i enlighet med tillämplig unionslagstiftning och nationell lagstiftning om skydd av källan till information som gäller säkerhet inom civil luftfart. När en fysisk person har lämnat sådana uppgifter till kommissionen eller byrån ska informationskällan inte avslöjas och personuppgifter för denna källa inte registreras tillsammans med de uppgifter som lämnats.
2. Medlemsstaterna ska, utan att det påverkar tillämplig nationell straffrätt, avstå från att inleda rättsliga förfaranden avseende oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som kommer till deras kännedom enbart på grund av att uppgifter om dessa överträdelser har lämnats enligt denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

Bestämmelserna i första stycket ska inte tillämpas i fall av avsiktlig försummelse eller vid uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen uppenbarligen kräver och som orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt äventyrar säkerheten inom den civila luftfarten.
3. Medlemsstaterna får behålla eller anta åtgärder för att stärka skyddet av informationskällor som avses i punkt 1.
4. Anställda och kontraktsanställda som lämnar information med stöd av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning får inte bli föremål för efterräkningar från sin arbetsgivares sida eller från den organisation till vilken de tillhandahåller tjänster, på grundval av de uppgifter som lämnats.

Bestämmelserna i första stycket ska inte tillämpas i fall av avsiktlig försummelse eller vid uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen uppenbarligen kräver och som orsakar

förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt äventyrar flygsäkerheten.

5. Bestämmelserna i denna artikel ska inte hindra medlemsstaterna, kommissionen och byrån från att vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att upprätthålla eller förbättra säkerheten inom den civila luftfarten.
6. Bestämmelserna i denna artikel ska inte påverka tillämpningen av de bestämmelser om skydd av informationskällan som föreskrivs i förordningarna (EG) nr 996/2010 och (EG) nr 376/2014.

Artikel 63

Databas

1. Byrån ska inrätta, i samarbete med kommissionen och de nationella behöriga myndigheterna, och förvalta en databas med uppgifter som är nödvändiga för att säkerställa ett effektivt samarbete mellan byrån och de nationella behöriga myndigheterna när det gäller utövandet av deras uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad enligt denna förordning.

Databasen ska innehålla uppgifter om följande:

- (a) Certifikat som utfärdats och deklARATIONER som mottagits av byrån och av nationella behöriga myndigheter i enlighet med bestämmelserna i kapitel III och artiklarna 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69 och 70.
- (b) Certifikat som utfärdats och deklARATIONER som mottagits av behöriga organ på uppdrag av byrån och nationella behöriga myndigheter i enlighet med artikel 58.3.
- (c) Ackrediteringar som beviljas av byrån och av nationella behöriga myndigheter för behöriga organ i enlighet med artikel 58, inbegripet uppgifter om ackrediteringens omfattning.
- (d) De åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna enligt artikel 2.6 och 2.7 samt motsvarande kommissionsbeslut.
- (e) Beslut som kommissionen fattat i enlighet med artikel 2.4.
- (f) Beslut som medlemsstaterna fattat i enlighet med artikel 36.2.
- (g) Medlemsstaternas överföring av befogenheter till byrån eller till en annan medlemsstat i enlighet med artiklarna 53 och 54, inbegripet uppgifter om de befogenheter som överförts.
- (h) Beslut som kommissionen fattat i enlighet med artikel 55, inbegripet uppgifter om de befogenheter som överförts till byrån enligt dessa beslut.
- (i) Beslut som kommissionen fattat i enlighet med artikel 56.
- (j) Anmälningar från nationella behöriga myndigheter om individuella system för specificering av flygtid som ingetts till byrån på grundval av de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 28.1 f, och motsvarande yttranden från byrån som utfärdats i enlighet med artikel 65.7.
- (k) Anmälningar från medlemsstaterna om vilka åtgärder som vidtagits för att omedelbart reagera på ett problem som rör säkerheten inom den civila

luftfarten och om beviljande av undantag, och motsvarande rekommendationer som utfärdats av byrån och beslut som fattats av kommissionen, enligt artiklarna 59.1 och 60.1.

- (l) Medlemsstaternas ansökningar om andra sätt att uppfylla kraven, och motsvarande rekommendationer från byrån enligt artikel 60.3.
 - (m) Anmälningar från byrån och motsvarande kommissionsbeslut enligt artikel 65.4.
 - (n) Andra upplysningar som kan vara nödvändiga för att säkerställa effektivt samarbete som avses i första stycket.
2. De nationella behöriga myndigheterna, flygläkarna och de flygmedicinska centrumen ska också utbyta information via databasen om piloters medicinska lämplighet. All sådan information som utgör personuppgifter, bland annat hälsouppgifter, ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att säkerställa effektiv certifiering och tillsyn över piloter i enlighet med artikel 20.
3. Alla personuppgifter, bland annat hälsouppgifter, som ingår i databasen ska inte lagras längre än vad som är nödvändigt för det syfte för vilket uppgifterna samlades in eller för vilket de bearbetas ytterligare.
4. Medlemsstaterna och byrån ska se till att registrerade vars personuppgifter behandlas i databasen underrättas i förväg om detta.
5. Medlemsstaterna och byrån får begränsa omfattningen av de registrerades rättigheter att få tillgång till, korrigera och radera de personuppgifter som förs in i databasen i den mån det är absolut nödvändigt för att skydda säkerheten inom den civila luftfarten, i enlighet med artikel 13 i direktiv 95/46/EG och artikel 20 i förordning (EG) nr 45/2001.
6. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 7 ska kommissionen, byrån, nationella behöriga myndigheter och andra behöriga myndigheter i medlemsstaterna som fått i uppgift att utreda haverier och tillbud inom civil luftfart, för fullgörandet av sina uppgifter, ha nätbaserad, säker tillgång till all information som ingår i databasen.
- I förekommande fall får kommissionen och byrån sprida viss information som ingår i databasen, utöver den information som avses i punkt 2, till berörda parter eller göra den tillgänglig för allmänheten.
7. Informationen i databasen ska vara skyddad mot obehörig tillgång genom lämpliga verktyg och protokoll. Tillgång till och utlämnande av den information som avses i punkt 2 ska begränsas till personer som ansvarar för certifiering och tillsyn över piloters medicinska lämplighet, för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna förordning. Begränsad tillgång till denna information får även beviljas andra behöriga personer för att säkerställa att databasen fungerar väl, särskilt med tanke på det tekniska underhållet av den. Personer som bemyndigats att ha tillgång till information som innehåller personuppgifter ska få utbildning på förhand om tillämplig lagstiftning om skydd av personuppgifter och motsvarande skyddsåtgärder.
8. Kommissionen ska anta nödvändiga bestämmelser om databasens funktion och förvaltningen av denna. Dessa bestämmelser ska ingå i genomförandeakter som ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 116.3 och innehålla detaljerade krav om följande:
- (a) De tekniska aspekterna av inrättandet och underhållet av databasen.

- (b) Klassificeringen av de uppgifter som ska överföras av kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna för införande i databasen, inklusive formen och sättet för överföring av sådan information.
- (c) Regelbunden och standardiserad uppdatering av uppgifterna i databasen.
- (d) Formerna för spridning och offentliggörande av vissa uppgifter i databasen i enlighet med punkt 6.
- (e) Klassificering av information om piloters medicinska lämplighet ska översändas av de nationella behöriga myndigheterna, flygläkare och flygmedicinska centrum för införande i databasen, inklusive formen och sättet för överföring av sådan information.
- (f) Tillvägagångssätten för att skydda informationen i databasen från obehörig tillgång, begränsa tillgången till information och skydda personuppgifter som ingår i databasen i enlighet med den tillämpliga unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter, särskilt mot oavsiktlig eller olaglig förstörelse, förlust, ändring eller utlämnande.
- (g) Den maximala lagringsperiod som tillåts med avseende på personuppgifter i databasen, inbegripet information om piloters medicinska lämplighet vilken utgör personuppgifter.
- (h) De detaljerade villkor under vilka medlemsstaterna och byrån får begränsa registrerades rätt att få tillgång till, rätta och radera personuppgifter i databasen, vid tillämpning av punkt 5.

KAPITEL V

EUROPEISKA UNIONENS BYRÅ FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

AVSNITT I

UPPGIFTER

Artikel 64

Byråns inrättande och funktioner

1. Härmed inrättas Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.
2. För att se till att den civila luftfarten i unionen fungerar och utvecklas väl i enlighet med de mål som anges i artikel 1 ska byrån
 - (a) fullgöra alla uppgifter och yttra sig över alla frågor som omfattas av denna förordning,
 - (b) bistå kommissionen genom att utarbeta åtgärder som ska vidtas enligt denna förordning; om dessa åtgärder omfattar tekniska föreskrifter får kommissionen inte ändra innehållet i dessa utan att samordning först har skett med byrån,
 - (c) ge kommissionen det tekniska, vetenskapliga och administrativa stöd den behöver för att kunna utföra sina uppgifter,

- (d) vidta nödvändiga åtgärder inom ramen för de befogenheter den har enligt denna förordning eller annan unionslagstiftning,
- (e) utföra inspektioner, annan övervakning och utredningar som krävs för att den ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna förordning, eller på begäran av kommissionen,
- (f) inom sitt behörighetsområde, på medlemsstaternas vägnar, utföra de funktioner och uppgifter som de tilldelas genom tillämpliga internationella konventioner, särskilt Chicagokonventionen,
- (g) bistå medlemsstaternas behöriga myndigheter vid utförandet av sina uppgifter, särskilt genom att tillhandahålla ett forum för utbyte av information och sakkunskap,
- (h) på begäran bidra till fastställande, mätning, rapportering och analys av resultatindikatorer, om unionslagstiftningen föreskriver ett resultatsystem för civil luftfart,
- (i) samarbeta med unionens övriga institutioner, organ, kontor och byråer inom områden där deras verksamhet rör tekniska aspekter av civil luftfart.

Artikel 65

Byråns åtgärder

1. Byrån ska på begäran bistå kommissionen i utarbetandet av förslag till ändringar av denna förordning och i utarbetandet av delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning. De handlingar som byrån lämnar till kommissionen för dessa ändamål ska lämnas i form av yttranden.
2. Byrån ska utfärda rekommendationer riktade till kommissionen för tillämpning av artiklarna 59 och 60.
3. Byrån ska, i enlighet med artikel 104 och de tillämpliga delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, utfärda certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material för tillämpningen av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.
4. Byrån ska fatta lämpliga beslut angående tillämpningen av artiklarna 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 och 73.

Byrån får bevilja undantag för varje fysisk eller juridisk person till vilken den har utfärdat ett certifikat i de situationer och på de villkor som föreskrivs i artikel 60.1. I detta fall ska byrån omedelbart till kommissionen och medlemsstaterna, via den databas som inrättats enligt artikel 63, anmäla de undantag som beviljats, skälen för att de har beviljats och, i tillämpliga fall, de nödvändiga kompensande åtgärder som vidtagits. Om varaktigheten av ett undantag överstiger åtta månader i följd eller om byrån har beviljats samma undantag repetitivt och deras sammanlagda varaktighet överstiger åtta månader, ska kommissionen bedöma huruvida dessa villkor är uppfyllda, och om den anser att så inte är fallet ska den anta ett genomförandebeslut om detta, som ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och införas i den databas som inrättats enligt artikel 63. Byrån ska återkalla undantaget omedelbart efter anmälan av detta genomförandebeslut.

5. Byrån ska utfärda rapporter om de inspektioner och annan övervakning som utförs i enlighet med artikel 73.

6. Byrån ska utan onödigt dröjsmål reagera på ett akut säkerhetsproblem som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning genom att fastställa korrigerande åtgärder som ska vidtas av nationella behöriga myndigheter och juridiska och fysiska personer som omfattas av denna förordning och genom att sprida därmed sammanhängande information till dessa nationella behöriga myndigheter och personer, inbegripet direktiv och rekommendationer, om detta är nödvändigt för att skydda de mål som anges i artikel 1.
7. Byrån ska avge yttranden om individuella system för specificering av flygtid som föreslås av medlemsstaterna enligt de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 28.1 f och som avviker från de certifieringsspecifikationer som antagits av byrån.

Artikel 66

Luftvärdighetsbevis och miljöcertifiering

1. När det gäller produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad som avses i artikel 2.1 a och 2.1 b i ska byrån, i tillämpliga fall och på det sätt som anges i Chicagokonventionen eller dess bilagor, på medlemsstaternas vägnar utföra konstruktions-, tillverknings- eller registreringsstatens funktioner och uppgifter, när dessa funktioner och uppgifter avser godkännande av typkonstruktion och obligatorisk information om fortsatt luftvärdighet. Den ska därför särskilt
 - (a) för varje konstruktion av en produkt för vilken ett typcertifikat, ett certifikat över ändringar, inklusive ett kompletterande typcertifikat, eller ett godkännande av ett underlag för reparation, har tillämpats i enlighet med artikel 11, fastställa och meddela sökanden typcertifieringsgrunden,
 - (b) för varje produkt för vilken ett begränsat luftvärdighetsbevis eller ett begränsat miljövärdighetsbevis (buller) har sökts i enlighet med artikel 17.2 a, fastställa och meddela sökanden de särskilda luftvärdighetsspecifikationer eller den särskilda koden för produkters miljökompatibilitet,
 - (c) för varje konstruktion av en del eller av utrustning som inte är fast installerad för vilken ett certifikat har sökts i enlighet med artikel 12 eller 13, fastställa och meddela sökanden certifieringsgrunden,
 - (d) för luftfartyg för vilka ett flygtillstånd har sökts i enlighet med artikel 17.2 b, utfärda ett godkännande av därmed förbundna flygförhållanden avseende konstruktionen,
 - (e) fastställa och tillhandahålla de specifikationer för luftvärdighet och miljökompatibilitet som är tillämpliga på konstruktion av produkter och delar som är föremål för en deklaration i enlighet med artikel 17.1 a,
 - (f) ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på typcertifikat, begränsade typcertifikat, certifikat över ändringar, inklusive kompletterande typcertifikat och godkännanden av underlag för reparationer för konstruktion av produkter i enlighet med artiklarna 11 och 17.1 b,
 - (g) ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på certifikat för konstruktion av delar och utrustning som inte är fast installerad i enlighet med artiklarna 12 och 13,

- (h) utfärda lämpliga miljödatablad om konstruktionen av produkter som den certifierar i enlighet med artikel 11,
 - (i) säkerställa fortsatta luftvärdighetsfunktioner avseende konstruktionen av produkter, delar och icke fast installerad utrustning som den har certifierat och som den utövar tillsyn över, och även reagera utan onödigt dröjsmål när ett flygsäkerhets- eller luftfartsskyddsrelaterat problem uppstår samt utfärda och sprida tillämplig obligatorisk information.
2. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på
 - (a) godkännanden av de organisationer som ansvarar för konstruktion av produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad, i enlighet med artikel 15.1,
 - (b) godkännanden av de organisationer som ansvarar för tillverkning, underhåll och fortsatt luftvärdighet för produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad och de organisationer som medverkar i utbildning av personal, i enlighet med artikel 15, om dessa organisationer har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför det territorium som en medlemsstat är ansvarig för enligt Chicagokonventionen.
 3. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på de deklARATIONER som organisationer har avgett i enlighet med artikel 17.1 a.

Artikel 67

Certifiering av flygande personal

1. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 när det gäller godkännanden av organisationer för utbildning av piloter och kabinbesättningar och flygmedicinska centrum som anges i artikel 22, om dessa organisationer och centrum har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför det territorium som en medlemsstat är ansvarig för enligt Chicagokonventionen.
2. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på certifikat för utbildningshjälpmedel för flygsimulering i enlighet med artikel 23 i vart och ett av följande fall:
 - (a) Hjälpmedlet drivs av en organisation till vilken byrån har utfärdat certifikat i enlighet med punkt 1.
 - (b) Hjälpmedlet är beläget inom det territorium som en medlemsstat ansvarar för enligt Chicagokonventionen och drivs av en organisation som har certifierats av byrån i enlighet med punkt 1 och som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför detta territorium.
 - (c) Hjälpmedlet är beläget utanför det territorium som en medlemsstat ansvarar för enligt Chicagokonventionen, utom när hjälpmedlet drivs av en organisation till vilken byrån inte har utfärdat ett certifikat i enlighet med punkt 1 och vilken har sitt huvudsakliga verksamhetsställe inom detta territorium.

Artikel 68

Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster

1. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på
 - (a) certifikaten för de leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som avses i artikel 36, om dessa leverantörer har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför det territorium där fördragen är tillämpliga och de ansvarar för att tillhandahålla flygledningstjänst/flygtrafiktjänster i luftrummet ovanför det territoriet,
 - (b) certifikaten för de leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som avses i artikel 36, om dessa leverantörer tillhandahåller alleuropeisk flygledningstjänst/alleuropeiska flygtrafiktjänster,
 - (c) certifikaten för och de deklarationer som avgetts av de organisationer som avses i artikel 37, om dessa organisationer arbetar med konstruktion, tillverkning eller underhåll av alleuropeiska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster,
 - (d) de deklarationer som avgetts av leverantörer av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster till vilka byrån har utfärdat ett certifikat i enlighet med leden a och b för system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som sätts i drift av dessa leverantörer i enlighet med artikel 38.1.
2. När det gäller system och komponenter enligt artikel 38 ska byrån,
 - (a) om de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 föreskriver det, fastställa och meddela sökanden detaljerade specifikationer för system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, som är viktiga för säkerhet och driftskompatibilitet och som omfattas av ett certifikat eller en deklaration i enlighet med artikel 38.2,
 - (b) om de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 39 föreskriver det, ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på certifikat för och deklarationer som avgetts med avseende på system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som är viktiga för säkerhet och driftskompatibilitet i enlighet med artikel 38.2.

Artikel 69

Certifiering av flygledare

Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 när det gäller certifikat för organisationer för de organisationer för flygledarutbildning som anges i artikel 42, om dessa organisationer har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför det territorium som en medlemsstat är ansvarigt för enligt Chicagokonventionen, och, i förekommande fall, deras personal.

Artikel 70

Operatörer från tredjeland och internationell säkerhetstillsyn

1. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på tillstånd för sådan verksamhet som avses i artikel 49.1 och 49.2 och de deklARATIONER som avgetts av de operatörer som avses i artikel 49.2, om inte en medlemsstat utför operatörsstatens funktioner och uppgifter för de berörda operatörerna.
2. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3 med avseende på de tillstånd för luftfartyg och piloter som avses i artikel 50.1 a.
3. Byrån ska på begäran bistå kommissionen i genomförandet av förordning (EG) nr 2111/2005 genom att utföra de nödvändiga bedömningarna, inklusive besök på plats, av operatörer från tredjeland och myndigheter med ansvar för tillsynen över dessa. Den ska tillhandahålla kommissionen resultaten av dessa bedömningar, med lämpliga rekommendationer.

Artikel 71

Byråns utredningar

1. Byrån ska antingen själv eller genom nationella behöriga myndigheter eller behöriga organ utföra de utredningar som krävs för att den ska kunna fullgöra sina uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 51.3.
2. För att genomföra de utredningar som avses i punkt 1 ska byrån ha befogenhet att
 - (a) kräva att fysiska eller juridiska personer som den har utfärdat ett certifikat till eller som avgett en deklARATION till byrån tillhandahåller alla nödvändiga upplysningar,
 - (b) kräva att dessa personer lämnar muntliga förklaringar om sådana uppgifter, dokument, föremål, förfaranden eller annat material som är relevant för fastställandet av huruvida personen i fråga uppfyller bestämmelserna i denna förordning och delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning,
 - (c) bereda sig tillträde till dessa personers lokaler, mark och transportmedel,
 - (d) undersöka, kopiera eller göra utdrag ur alla handlingar, register eller data som innehas av eller är tillgängliga för dessa personer, oberoende av lagringsmedium.

Byrån ska, när så krävs för att avgöra huruvida en person till vilken den har utfärdat ett certifikat eller som avgett en förklaring till byrån iakttar bestämmelserna i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, även ges befogenhet att utöva de befogenheter som anges i första stycket i förhållande till någon annan juridisk eller fysisk person som rimligen kan förväntas förfoga över eller ha tillgång till information som är relevant för dessa ändamål.

Befogenheterna enligt denna punkt ska utövas i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat eller det tredjeland där utredningen äger rum, med vederbörlig hänsyn till rättigheter och legitima intressen hos personer som berörs och med iakttagande av proportionalitetsprincipen. När det i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning krävs förhandstillstånd från den rättsliga myndigheten i den medlemsstat eller det tredjeland som berörs för att beträda lokaler, mark och

transportmedel som avses i led c första stycket, ska dessa befogenheter utövas först efter det att ett sådant förhandsgodkännande har erhållits.

3. Byrån ska se till att dess anställda och, i förekommande fall, andra experter som deltar i utredningen är tillräckligt kvalificerade, väl instruerade och vederbörligen auktoriserade. Dessa personer ska utöva sina befogenheter efter uppvisande av en skriftlig fullmakt.
4. Tjänstemän från den behöriga myndigheten i den medlemsstat inom vars territorium utredningen ska genomföras ska, på byråns begäran, bistå denna vid utförandet av utredningen. Om sådant bistånd krävs ska byrån, i god tid före utredningen, underrätta den medlemsstat inom vars territorium utredningen ska utföras om utredningen och om det bistånd som krävs.

Artikel 72

Böter och viten

1. Kommissionen får, på begäran av byrån, ålägga en fysisk eller juridisk person till vilken det har utfärdats ett certifikat eller som har avgett en deklaration till byrån i enlighet med denna förordning, antingen det ena eller båda av följande:
 - (a) Böter, om personen i fråga uppsåtligen eller av oaktsamhet har överträtt någon av bestämmelserna i denna förordning eller de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.
 - (b) Ett vite om personen i fråga har överträtt någon av dessa bestämmelser, eller om en sådan överträdelse är nära förestående, i syfte att förmå denna person att följa dessa bestämmelser.
2. De böter och viten som avses i punkt 1 ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. De ska fastställas med hänsyn till hur allvarligt fallet är och i synnerhet i vilken utsträckning säkerheten eller miljöskyddet har äventyrats, och med hänsyn till den ekonomiska kapaciteten hos den juridiska eller fysiska personen.

Bötesbeloppet får inte överstiga 4 procent av den juridiska eller fysiska personens årsinkomst eller årsomsättning. Vitesbeloppet får inte överstiga 2,5 procent av den berörda juridiska eller fysiska personens genomsnittliga dagsinkomst eller dagsomsättning.
3. Kommissionen ska endast ålägga böter och viten enligt punkt 1 när andra åtgärder som föreskrivs i denna förordning och i delegerade akter som antagits på grundval av denna förordning för att hantera sådana överträdelser är otillräckliga eller oproportionerliga.
4. Med avseende på åläggandet av böter och viten i enlighet med bestämmelserna i denna artikel, ska kommissionen genom delegerade akter i enlighet med artikel 117 fastställa följande:
 - (a) Detaljerade kriterier och en detaljerad metod för fastställandet av bötesbelopp och vitesbelopp.
 - (b) Närmare bestämmelser för utredningar, därmed sammanhängande åtgärder och rapportering samt för beslutsfattande, inklusive bestämmelser om rätten till försvar, tillgång till handlingar, rättsliga ombud, sekretess och tillfälliga bestämmelser.
 - (c) Förfaranden för inkassering av böter och viten.

5. Europeiska unionens domstol ska ha obegränsad behörighet att pröva beslut som kommissionen fattat enligt punkt 1. Domstolen får undanröja, minska eller öka böter eller viten som har beslutats.
6. Beslut som kommissionen fattat enligt punkt 1 ska inte vara av straffrättslig karaktär.

Artikel 73

Övervakning av medlemsstaterna

1. Byrån ska bistå kommissionen vid övervakningen av medlemsstaternas tillämpning av bestämmelserna i denna förordning och om de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning genom att utföra inspektioner och annan övervakning. Dessa inspektioner och andra övervakningsåtgärder ska också syfta till att bistå medlemsstaterna när det gäller att garantera en enhetlig tillämpning av dessa bestämmelser.

Byrån ska rapportera till kommissionen om de inspektioner och andra övervakningsåtgärder som genomförs i enlighet med denna punkt.

2. För att genomföra de inspektioner och andra övervakningsåtgärder som avses i punkt 1 ska byrån ha befogenhet att
 - (a) kräva att alla nationella behöriga myndigheter och alla fysiska och juridiska personer som omfattas av denna förordning ska lämna alla nödvändiga upplysningar,
 - (b) kräva att dessa myndigheter och personer lämnar muntliga förklaringar om sådana uppgifter, dokument, föremål, förfaranden eller annat material som är relevant för fastställandet av huruvida en medlemsstat uppfyller bestämmelserna i denna förordning och delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning,
 - (c) bereda sig tillträde till dessa myndigheters och personers lokaler, mark och transportmedel,
 - (d) undersöka, kopiera eller göra utdrag ur alla handlingar, uppgifter eller data som innehas av eller är tillgängliga för dessa myndigheter och personer, oavsett i vilken form uppgifterna i fråga lagras.

Byrån ska, när så krävs för att avgöra huruvida en medlemsstat iakttar bestämmelserna i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, även ges befogenhet att utöva de befogenheter som anges i första stycket i förhållande till någon annan juridisk eller fysisk person som rimligen kan förväntas förfoga över eller ha tillgång till information som är relevant för dessa ändamål.

Befogenheterna enligt denna punkt ska utövas i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat där inspektionen eller annan övervakning äger rum, med vederbörlig hänsyn till rättigheter och legitima intressen hos myndigheter och personer som berörs och med iakttagande av proportionalitetsprincipen. När det i enlighet med tillämplig nationell lagstiftning krävs förhandstillstånd från den rättsliga myndigheten i den medlemsstat som berörs för att beträda lokaler, mark och transportmedel som avses i led c första stycket, ska dessa befogenheter utövas först efter det att ett sådant förhandsgodkännande har erhållits.

3. Byrån ska se till att dess anställda och, i förekommande fall, andra sakkunniga som deltar i inspektionen eller annan övervakning är tillräckligt kvalificerade, väl instruerade och vederbörligen auktoriserade. Dessa personer ska utöva sina befogenheter efter uppvisande av en skriftlig fullmakt.

I god tid före inspektion eller annan övervakning ska byrån underrätta den berörda medlemsstaten om den verksamhet som dess anställda utför och om identiteten för dessa anställda och andra experter som utför denna verksamhet.
4. Den berörda medlemsstaten ska underlätta inspektion och annan övervakning. Den ska se till att de myndigheter och personer som berörs samarbetar med byrån.

Om en juridisk eller fysisk person inte samarbetar med byrån, ska de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten ge byrån det bistånd den behöver för att kunna utföra inspektion eller annan övervakning.
5. Om en inspektion eller annan övervakning som utförs i enlighet med denna artikel omfattar inspektion eller annan övervakning som rör en juridisk eller fysisk person som omfattas av denna förordning, ska bestämmelserna i artikel 71.2, 71.3 och 71.4 tillämpas.
6. På begäran av medlemsstaten ska rapporter som utarbetats av byrån enligt punkt 1 ställas till dess förfogande på det officiella språket eller de officiella språken i den medlemsstat där inspektionen ägde rum.
7. Byrån ska offentliggöra sammanfattande information om varje enskild medlemsstats tillämpning av bestämmelserna i denna förordning och av de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av denna förordning. Den ska ta med denna information i den årliga säkerhetsöversyn som avses i artikel 61.6.
8. Byrån ska bidra till bedömningen av effekterna av genomförandet av denna förordning och de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av denna förordning, utan att det påverkar kommissionens bedömning enligt artikel 113, med beaktande av de mål som anges i artikel 1.
9. Kommissionen ska anta närmare bestämmelser om byråns arbetsmetoder för utförande av de arbetsuppgifter som avses i denna artikel. Bestämmelserna ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2.

Artikel 74

Forskning och innovation

1. Byrån ska bistå medlemsstaterna och kommissionen med att identifiera centrala forskningsteman inom området civil luftfart för att bidra till att säkerställa enhetlighet och samordning mellan offentligt finansierad forskning och utveckling och politikområden som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.
2. Byrån ska bistå kommissionen vid utformning och genomförande av unionens relevanta ramprogram för forskning och innovation och av de årliga och fleråriga arbetsprogrammen, inbegripet vid genomförande av utvärderingsförfaranden, granskning av finansierade projekt och utnyttjande av resultaten av forsknings- och innovationsprojekt.
3. Byrån får bedriva och finansiera forskning i den utsträckning som denna strikt hänför sig till förbättring av verksamhet inom byråns behörighetsområde. Byråns behov och verksamhet på forskningsområdet ska tas med i byråns årliga arbetsprogram.

4. Resultaten av forskning som finansieras av byrån ska offentliggöras, såvida inte de tillämpliga reglerna om immateriella rättigheter eller byråns säkerhetsbestämmelser i artikel 112 hindrar offentliggörandet.
5. Utöver de uppgifter som anges i punkterna 1–4 och i artikel 64 får byrån även bedriva särskild forskningsverksamhet, förutsatt att verksamheten är förenlig med byråns uppdrag och syftena med denna förordning.

Artikel 75

Miljöskydd

1. De åtgärder som byrån vidtar vad gäller utsläpp och buller, vid certifiering av produkters konstruktion i enlighet med artikel 11, ska syfta till att förhindra betydande skadliga effekter på miljö och människors hälsa orsakade av den civila luftfartsverksamheten i fråga.
2. Medlemsstaterna, kommissionen, byrån och unionens andra institutioner, organ, kontor och byråer ska, inom sina respektive behörighetsområden, samarbeta om miljöfrågor, inbegripet dem som behandlas i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006²¹ i syfte att säkerställa att det ömsesidiga beroendet mellan miljöskydd, människors hälsa och andra tekniska områden inom civil luftfart beaktas.
3. Byrån ska bistå kommissionen vid fastställande och samordning av miljöskyddsstrategier och miljöskyddsåtgärder inom den civila luftfarten, särskilt genom studier, simuleringar och teknisk rådgivning.
4. För att informera berörda parter och allmänheten ska byrån vart tredje år offentliggöra en miljöutredning, som ska ge en objektiv bild av situationen för miljöskyddet med avseende på den civila luftfarten i unionen.

Artikel 76

Luftfartsskydd

1. Medlemsstaterna, kommissionen och byrån ska samarbeta i säkerhetsfrågor med anknytning till civil luftfart, inbegripet it-skydd, i syfte att säkerställa att det ömsesidiga beroendet mellan flygsäkerhet och luftfartsskydd inom civil luftfart beaktas.
2. Byrån ska på begäran ge kommissionen tekniskt stöd i samband med genomförandet av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008²², inbegripet vid utförandet av säkerhetsinspektioner och vid utarbetandet av de åtgärder som ska antas enligt den förordningen.

²¹ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1907/2006 av den 18 december 2006 om registrering, utvärdering, godkännande och begränsning av kemikalier (Reach), inrättande av en europeisk kemikaliemyndighet, ändring av direktiv 1999/45/EG och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 793/93 och kommissionens förordning (EG) nr 1488/94 samt rådets direktiv 76/769/EEG och kommissionens direktiv 91/155/EEG, 93/67/EEG, 93/105/EG och 2000/21/EG (EUT L 396, 30.12.2006, s. 1).

²² Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

3. För att skydda den civila luftfarten mot olagliga ingrepp får byrån vidta nödvändiga åtgärder enligt artiklarna 65.6 och 66.1 i. Innan byrån vidtar sådana åtgärder ska den inhämta kommissionens samtycke och samråda med medlemsstaterna.

Artikel 77

Internationellt samarbete

1. Byrån ska på begäran hjälpa kommissionen att sköta förbindelserna med tredjeländer och internationella organisationer i frågor som omfattas av denna förordning. Sådant bistånd ska i synnerhet bidra till en harmonisering av bestämmelserna och ett ömsesidigt erkännande av certifikat.
2. Byrån får samarbeta med de behöriga myndigheterna i tredjeländer och med internationella organisationer som är behöriga i frågor som omfattas av denna förordning. För detta ändamål får byrån, efter förhandsgodkännande från kommissionen, upprätta samarbetsavtal med dessa myndigheter och internationella organisationer.
3. Byrån ska hjälpa medlemsstaterna att fullgöra sina förpliktelser enligt internationella avtal som rör frågor som omfattas av denna förordning, särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen.
4. Byrån ska i samarbete med medlemsstaterna och kommissionen upprätta och vid behov uppdatera en databas som ska innehålla följande:
 - (a) Information om överensstämmelsen av denna förordning, de delegerade akter och genomförandakter som antagits på grundval av denna förordning och de åtgärder som vidtagits av byrån enligt denna förordning med internationella standarder och rekommenderade förfaranden.
 - (b) Övriga upplysningar som avser genomförandet av denna förordning, som är gemensamma för samtliga medlemsstater och som är relevant för Icaos övervakning av medlemsstaternas efterlevnad av Chicagokonventionen och internationella standarder och rekommenderade förfaranden.

Medlemsstaterna ska använda den information som finns i denna databas när de fullgör sina skyldigheter enligt artikel 38 i Chicagokonventionen och när de tillhandahåller Icao information inom ramen för Icaos Universal Safety Oversight Audit Programme.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av relevanta bestämmelser i fördraget ska kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna samarbeta genom ett nätverk av experter om tekniska frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning och som rör det arbete som utförs av Icao.

Byrån ska förse nätverket med nödvändigt administrativt stöd, inklusive stöd till förberedelser inför och anordnande av dess sammanträden.

6. Utöver de uppgifter som anges i punkterna 1–5 och i artikel 64 får byrån även delta i särskilt tekniskt samarbete och forsknings- och biståndsprojekt med tredjeländer och internationella organisationer, förutsatt att verksamheten är förenlig med byråns uppdrag och de syften som anges i artikel 1.

Artikel 78

Krishantering

1. Byrån ska, inom sitt behörighetsområde, bidra till att åtgärder vidtas snabbt vid luftfartskriser och till att följderna av dessa kriser begränsas.
2. Byrån ska delta i den europeiska samordningscellen för luftfartskriser (EACCC) som inrättats i enlighet med artikel 18 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011²³.

Artikel 79

Utbildning på luftfartsområdet

För att främja bästa praxis och enhetlighet vid tillämpningen av denna förordning och de åtgärder som antagits på grundval av denna förordning får byrån tillhandahålla utbildning, bland annat genom externa leverantörer, till nationella behöriga myndigheter, behöriga myndigheter i tredjeländer, internationella organisationer och juridiska och fysiska personer som omfattas av bestämmelserna i denna förordning och till andra berörda parter. Byrån ska i sitt officiella kungörelseorgan ange och offentliggöra de villkor som ska uppfyllas av externa utbildningsanordnare när dessa anlitas av byrån vid tillämpning av denna artikel.

Artikel 80

Genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet

Byrån ska på begäran ge tekniskt stöd till kommissionen, om byrån har relevant expertis, vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att

- (a) utföra tekniska inspektioner, tekniska utredningar samt studier,
- (b) bidra till genomförandet av ett resultatsystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner,
- (c) bidra till genomförandet av generalplanen för flygledningstjänsten, inbegripet utveckling och utbyggnad av programmet Single European Sky ATM Research (Sesar).

AVSNITT II

INTERN STRUKTUR

Artikel 81

Rättslig ställning, säte och lokalkontor

1. Byrån ska vara ett unionsorgan. Den ska vara en juridisk person.

²³

Kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 av den 7 juli 2011 om genomförandebestämmelser för nätverksfunktioner för flygledningstjänst (ATM) och om ändring av förordning (EU) nr 691/2010 (EUT L 185, 15.7.2011, s. 1).

2. Byrån ska i alla medlemsstater ha den mest omfattande rättskapacitet som en juridisk person kan ha enligt nationell lagstiftning. Den får särskilt kunna förvärva eller avyttra fast och lös egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.
3. Byrån ska ha sitt säte i Köln i Förbundsrepubliken Tyskland.
4. Byrån får inrätta lokala kontor i medlemsstaterna med deras samtycke och i enlighet med artikel 91.4.
5. Byrån ska lagligen företrädas av den verkställande direktören.

Artikel 82

Personal

1. Tjänsteföreskrifterna för tjänstemän i Europeiska unionen och anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen²⁴ samt de bestämmelser som antagits gemensamt av unionens institutioner för tillämpningen av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren ska gälla för byråns personal.
2. Byrån får använda sig av utstationerade nationella experter och annan personal som inte är anställd av byrån. Styrelsen ska anta ett beslut om bestämmelser för utstationering av nationella experter till byrån.

Artikel 83

Immunitet och privilegier

Byrån och dess personal ska omfattas av protokollet om Europeiska unionens immunitet och privilegier.

Artikel 84

Ansvar

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar ska regleras av den lagstiftning som är tillämplig på avtalet i fråga.
2. Europeiska unionens domstol ska vara behörig att träffa avgöranden enligt skiljedomsklausul i ett avtal som byrån ingått.
3. När det gäller utomobligatoriskt ansvar ska byrån, i enlighet med allmänna principer i medlemsstaternas lagstiftning, ersätta skador som orsakats av dess avdelningar eller personal när de genomför sina arbetsuppgifter.
4. Europeiska unionens domstol ska vara behörig i tvister om ersättning för sådana skador som avses i punkt 3.
5. Personalens personliga ansvar gentemot byrån ska regleras av bestämmelserna i de tjänsteföreskrifter eller anställningsvillkor som gäller för dem.

²⁴ Rådets förordning (EEG, Euratom, EKSG) nr 259/68 av den 29 februari 1968 om fastställande av tjänsteföreskrifter för tjänstemännen i Europeiska gemenskaperna och anställningsvillkor för övriga anställda i dessa gemenskaper samt om införande av särskilda tillfälliga åtgärder beträffande kommissionens tjänstemän (EGT L 56, 4.3.1968, s. 1).

Artikel 85

Styrelsens uppgifter

1. Byrån ska ha en styrelse.
2. Styrelsen ska ha följande uppgifter:
 - (a) Utse den verkställande direktören och i förekommande fall förlänga dennes mandatperiod eller säga upp denne från ämbetet i enlighet med artikel 92.
 - (b) Anta en konsoliderad årlig verksamhetsrapport om byråns verksamhet, och senast den 1 juli varje år översända den till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten. Offentliggöra den konsoliderade årliga verksamhetsrapporten.
 - (c) Varje år anta byråns programdokument med två tredjedelars majoritet bland röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 106.
 - (d) Anta byråns årsbudget med två tredjedelars majoritet bland röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 109.11.
 - (e) Fastställa förfaranden för de beslut som ska fattas av den verkställande direktören enligt artiklarna 104 och 105.
 - (f) Utföra sina arbetsuppgifter beträffande byråns budget enligt artiklarna 109, 110 och 114.
 - (g) Utse ledamöterna i överklagandenämnden/-nämnderna i enlighet med artikel 94.
 - (h) Granska den verkställande direktören i disciplinärenden.
 - (i) Yttra sig om de åtgärder när det gäller avgifter som avses i artikel 115.2.
 - (j) Anta sin arbetsordning och styrelsens arbetsordning.
 - (k) Besluta om den språkordning som ska gälla för byrån.
 - (l) Fatta alla beslut som avser inrättande av interna strukturer för byrån och, vid behov, ändringar av dessa.
 - (m) I enlighet med punkt 6, med avseende på byråns personal, utöva de befogenheter som i tjänsteföreskrifterna för tjänstemän tilldelas tillsättningsmyndigheten och i anställningsvillkoren för övriga anställda tilldelas den myndighet som är behörig att sluta anställningsavtal (nedan kallade *tillsättningsmyndighetens befogenheter*).
 - (n) Anta lämpliga genomförandebestämmelser för att ge verkan åt tjänsteföreskrifterna för tjänstemännen vid Europeiska unionen och anställningsvillkoren för övriga anställda vid unionen i enlighet med artikel 110 i tjänsteföreskrifterna.
 - (o) Säkerställa lämplig uppföljning av resultat och rekommendationer som härrör från de interna eller externa revisionsrapporterna och utvärderingarna samt från utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf).
 - (p) Anta bestämmelser för förebyggande och hantering av intressekonflikter med avseende på ledamöterna i styrelsen och överklagandenämnden.
 - (q) Anta de finansiella bestämmelserna för byrån i enlighet med artikel 114.
 - (r) Utse en räkenskapsförare som omfattas av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övriga anställda, som ska vara helt oberoende vid utförandet av sina arbetsuppgifter.

- (s) Anta en strategi för bedrägeribekämpning, som står i proportion till risken för bedrägerier, med hänsyn till kostnaderna och fördelarna för de åtgärder som ska genomföras.
- (t) Yttra sig om utkastet till det europeiska flygsäkerhetsprogrammet i enlighet med artikel 5.
- (u) Anta den europeiska flygsäkerhetsplanen i enlighet med artikel 6.
- 3. Styrelsen får ge råd till den verkställande direktören i alla frågor som rör områden som omfattas av denna förordning.
- 4. Styrelsen ska inrätta ett rådgivande organ som företräder hela skalan av berörda parter som påverkas av det arbete som utförs av byrån, med vilken den ska samråda innan den fattar beslut inom de områden som avses i punkt 2 c, e, f och i. Styrelsen får också besluta att samråda med det rådgivande organet i andra frågor som avses i punkterna 2 och 3. Styrelsen ska under inga omständigheter vara bunden av det rådgivande organets ståndpunkt.
- 5. Styrelsen får inrätta arbetsorgan som ska biträda den vid utförandet av dess uppgifter och i arbetet med att förbereda styrelsens beslut och övervaka att dessa genomförs.
- 6. Styrelsen ska, i enlighet med artikel 110 i tjänsteföreskrifterna, anta ett beslut grundat på artikel 2.1 i tjänsteföreskrifterna och artikel 6 i anställningsvillkoren för övriga anställda om att till den verkställande direktören delegera relevant behörighet att sluta anställningsavtal och fastställa på vilka villkor denna delegering av befogenheter kan dras in. Den verkställande direktören får vidaredelegera dessa befogenheter.

Om exceptionella omständigheter kräver det får styrelsen genom ett beslut tillfälligt dra in delegeringen av tillsättningsmyndighetsbefogenheterna till den verkställande direktören samt de befogenheter som denne vidaredelegerat, och utöva dem på egen hand eller delegera dem till en av sina medlemmar eller till någon annan anställd än den verkställande direktören.

Artikel 86

Styrelsens sammansättning

- 1. Styrelsen ska bestå av företrädare för medlemsstater och för kommissionen, alla med rösträtt. Varje medlemsstat ska utse en ledamot av styrelsen och en suppleant som ska företräda ledamoten i dennes frånvaro. Kommissionen ska utse två företrädare och deras suppleanter. Ledamöternas och suppleanternas mandatperiod ska vara fyra år. Denna period får förlängas.
- 2. Styrelseledamöterna och deras suppleanter ska utses utifrån sina kunskaper, välkända erfarenhet och sitt engagemang när det gäller civil luftfart, med hänsyn tagen till relevant ledarförmåga och administrativ och budgetär expertis, vilka ska utnyttjas för att främja syftena med denna förordning. De ska ha det övergripande policyansvaret åtminstone för säkerheten inom den civila luftfarten i deras respektive medlemsstater.
- 3. Alla parter som är företrädare i styrelsen ska bemöda sig om att begränsa omsättningen av sina företrädare i styrelsen i syfte att säkerställa kontinuiteten i styrelsens arbete. Alla parter bör sträva efter att uppnå en jämn könsfördelning i styrelsen.

4. I förekommande fall ska deltagandet av företrädare för europeiska tredjeländer i styrelsen med observatörsstatus samt villkoren för detta deltagande fastställas genom de avtal som avses i artikel 118.
5. Det rådgivande organ som avses i artikel 85.4 ska utse fyra av sina ledamöter till observatörer i styrelsen. De ska så brett som möjligt representera de olika åsikter som är representerade i det rådgivande organet. Mandatperioden ska vara 24 månader och ska kunna förlängas en gång med ytterligare en period på 24 månader.

Artikel 87

Styrelsens ordförande

1. Styrelsen ska välja en ordförande och en vice ordförande bland sina röstberättigade ledamöter. Vice ordföranden ska på eget initiativ ersätta ordföranden om denne får förhinder.
2. Mandatperioden för ordföranden och vice ordföranden ska vara fyra år och ska kunna förlängas en gång med ytterligare fyra år. Om deras uppdrag som styrelseledamot upphör någon gång under deras mandatperiod ska deras mandatperiod upphöra automatiskt vid denna tidpunkt.

Artikel 88

Styrelsens sammanträden

1. Styrelsens sammanträden ska sammankallas av dess ordförande.
2. Styrelsen ska hålla minst två ordinarie sammanträden per år. Dessutom ska den sammanträda om ordföranden, kommissionen eller minst en tredjedel av styrelsens ledamöter begär det.
3. Byråns verkställande direktör ska delta i överläggningarna, utan rösträtt.
4. Styrelsen får bjuda in alla personer vars synpunkter skulle kunna vara av intresse att delta i sammanträdena med observatörsstatus.
5. Byrån ska bistå styrelsen med ett sekretariat.

Artikel 89

Omröstningsregler för styrelsen

1. Styrelsen ska fatta beslut med en majoritet av de röstberättigade styrelseledamöterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 85.2 c och d och artikel 92.7. På begäran av en ledamot i styrelsen ska det beslut som avses i artikel 85.2 k fattas med enhällighet.
2. Varje ledamot som utsetts i enlighet med artikel 86.1 ska ha en röst. I en ledamots frånvaro ska suppleanten ha rätt att utöva dennes rösträtt. Varken observatörerna eller byråns verkställande direktör får rösta.
3. Röstningsförfarandena ska fastställas mer i detalj i styrelsens arbetsordning, särskilt villkoren för hur en ledamot får agera på en annan ledamots vägnar och eventuella krav på beslutförhet när så är lämpligt.
4. Beslut om budget- och personalfrågor kräver en positiv omröstning från kommissionens sida för att de ska antas.

Artikel 90

Direktionen

1. Styrelsen ska bistås av en direktion.
2. Direktionen ska
 - (a) förbereda beslut som ska antas av styrelsen,
 - (b) tillsammans med styrelsen säkerställa lämplig uppföljning av de resultat och rekommendationer som härrör från de interna eller externa revisionsrapporterna och utvärderingarna, samt från utredningar som utförs av Olaf,
 - (c) utan att det påverkar den verkställande direktörens ansvarsskyldigheter i enlighet med artikel 91 bistå och råda den verkställande direktören i genomförandet av styrelsens beslut, i syfte att förstärka övervakningen av den administrativa och budgetära förvaltningen.
3. Vid behov kan direktionen, i brådskande fall, fatta vissa interimistiska beslut på styrelsens vägnar, särskilt i administrativa frågor, inklusive om tillfälligt upphävande av tillsättningsmyndighetens delegering av befogenheter och budgetära frågor. De ska hänskjutas till det tidigaste mötet i styrelsen för bekräftelse.
4. Direktionen ska bestå av styrelsens ordförande, två företrädare för kommissionen och sex andra ledamöter som utses av styrelsen bland dess ledamöter med rösträtt. Styrelsens ordförande ska också vara ordförande i direktionen. Den verkställande direktören ska delta i direktionens sammanträden, men ska inte ha rätt att rösta. Den rådgivande kommittén får utse en av sina ledamöter till observatör.
5. Direktionens ledamöter ska utses för samma mandatperiod som styrelsens ledamöter. Mandatperioden för ledamöterna i direktionen ska löpa ut när uppdraget som styrelseledamot upphör.
6. Direktionen ska hålla minst ett ordinarie möte var tredje månad. Dessutom ska den sammanträda på initiativ av ordföranden eller på begäran av dess ledamöter.
7. Direktionens arbetsordning ska fastställas av styrelsen.

Artikel 91

Den verkställande direktörens ansvar

1. Den verkställande direktören ska förvalta byrån. Den verkställande direktören är ansvarig inför styrelsen. Utan att det påverkar befogenheterna för kommissionen, styrelsen och direktionen, ska den verkställande direktören vara oberoende i sin tjänsteutövning och får varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat organ.
2. Den verkställande direktören ska på uppmaning rapportera till Europaparlamentet om utförandet av sina uppgifter. Rådet får uppmana den verkställande direktören att rapportera om resultatet av sitt arbete.
3. Den verkställande direktören ska ansvara för genomförandet av de uppgifter som byrån tilldelas genom denna förordning eller andra unionsrättsakter. Den verkställande direktören ska särskilt ansvara för följande:

- (a) Godkänna sådana åtgärder från byråns sida som avses i artikel 65 inom de begränsningar som fastställs i denna förordning, dess tillämpningsföreskrifter eller annan tillämplig lagstiftning.
- (b) Besluta om utredningar, inspektioner och annan övervakning som avses i artiklarna 71 och 73.
- (c) Besluta om tilldelning av uppgifter till behöriga organ i enlighet med artikel 58.1 och om nationella behöriga myndigheters eller behöriga organs genomförande av utredningar för byråns räkning i enlighet med artikel 71.1.
- (d) Vidta nödvändiga åtgärder rörande byråns verksamhet som avser internationellt samarbete i enlighet med artikel 77.
- (e) Vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att byrån fungerar väl i enlighet med denna förordning, bland annat genom att anta föreskrifter för den interna administrationen och offentliggörandet av meddelanden.
- (f) Genomföra beslut som antagits av styrelsen.
- (g) Utarbeta den konsoliderade årliga rapporten om byråns verksamhet samt översända den till styrelsen för antagande.
- (h) Utarbeta ett utkast till beräkning av byråns intäkter och utgifter i enlighet med artikel 109 samt genomföra dess budget i enlighet med artikel 110.
- (i) Delegera sina befogenheter till andra anställda vid byrån. Kommissionen ska fastställa tillvägagångssätten för sådan delegering, vilka ska anges i genomförandeakter som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2.
- (j) Förbereda det programplaneringsdokument som anges i artikel 106.1 och lägga fram det för styrelsen för antagande, efter att ha inhämtat ett utlåtande från kommissionen.
- (k) Genomföra det programplaneringsdokument som anges i artikel 106.1, och rapportera till styrelsen om dess genomförande.
- (l) Utarbeta en åtgärdsplan som uppföljning av slutsatserna från interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar, liksom utredningar utförda av Olaf, samt överlämna en lägesrapport till kommissionen två gånger om året och regelbundet till styrelsen och direktionen.
- (m) Skydda unionens finansiella intressen genom att vidta förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet med hjälp av effektiva kontroller och, om oriktigheter upptäcks, genom att belopp som felaktigt betalats ut återkrävs samt, när så krävs, genom att förelägga effektiva, proportionerliga och avskräckande åtgärder och ekonomiska påföljder.
- (n) Ta fram en strategi för bedrägeribekämpning för byrån och lägga fram den för styrelsen för godkännande.
- (o) Utarbeta ett utkast till finansiella bestämmelser som ska tillämpas på byrån.
- (p) Förbereda den europeiska flygsäkerhetsplanen och dess senare uppdateringar, och överlämna dem till styrelsen för antagande.
- (q) Rapportera till styrelsen om genomförandet av den europeiska flygsäkerhetsplanen.
- (r) Bemöta begäranden om bistånd från kommissionen som framställs i enlighet med denna förordning.

- (s) Godta överföring av ansvar till byrån i enlighet med artiklarna 53 och 54.
- (t) Byråns löpande administration.
- 4. Den verkställande direktören ska också ansvara för att besluta huruvida det är nödvändigt för utförandet av byråns uppgifter på ett effektivt och ändamålsenligt sätt att inrätta ett eller flera lokalkontor i en eller flera medlemsstater. Ett sådant beslut kräver förhandsgodkännande från kommissionen, styrelsen och den medlemsstat där det lokala kontoret ska inrättas. I beslutet ska anges omfattningen av den verksamhet som ska bedrivas i det lokala kontoret på ett sätt som undviker onödiga kostnader och dubbelarbete i byråns administrativa uppgifter.

Artikel 92

Verkställande direktör

1. Den verkställande direktören ska vara tillfälligt anställd vid byrån i enlighet med artikel 2 a i anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen.
2. Den verkställande direktören ska utses av styrelsen på grundval av meriter, dokumenterad kompetens och erfarenheter som är relevanta för civil luftfart från en förteckning över kandidater som föreslås av kommissionen på grundval av ett öppet och transparent urvalsförfarande.

I det avtal som sluts med den verkställande direktören ska byrån företrädas av styrelsens ordförande.

Den kandidat som styrelsen väljer kan före utnämningen ombes att göra ett uttalande inför behörigt utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från utskottsledamöterna.
3. Den verkställande direktörens mandatperiod ska vara fem år. Vid periodens utgång ska kommissionen göra en utvärdering. I utvärderingen ska kommissionen särskilt bedöma den verkställande direktörens arbetsinsats och byråns framtida uppgifter och utmaningar.
4. Styrelsen får på förslag av kommissionen, med beaktande av den utvärderingsrapport som avses i punkt 3, förlänga den verkställande direktörens mandatperiod en gång med högst fem år. Innan styrelsen förlänger den verkställande direktörens mandatperiod ska den underrätta Europaparlamentet om sin avsikt att förlänga den verkställande direktörens mandatperiod. Under en månad före en sådan förlängning av mandatperioden kan den verkställande direktören ombes att göra ett uttalande inför Europaparlamentets behöriga utskott och besvara frågor från utskottsledamöterna.
5. En verkställande direktör vars mandat har förlängts får inte delta i ett annat urvalsförfarande för samma befattning vid slutet av den sammantagna mandatperioden.
6. Den verkställande direktören kan avsättas från sin post endast efter styrelsebeslut på förslag av kommissionen.
7. De röstberättigade ledamöterna i styrelsen ska fatta beslut om utnämning, förlängning av mandatet och avsättning av den verkställande direktören med två tredjedelars majoritet.

8. Den verkställande direktören får biträdas av en eller flera direktörer. Om den verkställande direktören är frånvarande eller har förhinder ska en av direktörerna ersätta denne.

Artikel 93

Överklagandenämndernas befogenheter

1. Minst en överklagandenämnd ska inrättas som en del av byråns administrativa struktur. Kommissionen ska fastställa antalet överklagandenämnder och det arbete som tilldelats dem i genomförandeakter som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarandet i artikel 116.2.
2. Överklagandenämnden eller -nämnderna ska pröva överklaganden av sådana beslut som avses i artikel 97. Överklagandenämnden eller -nämnderna ska sammankallas vid behov.

Artikel 94

Överklagandenämndernas sammansättning

1. En överklagandenämnd ska bestå av en ordförande och två ledamöter.
2. Ordföranden och de andra ledamöterna ska ha suppleanter som företräder dem i deras frånvaro.
3. Ordföranden, de övriga ledamöterna och deras suppleanter ska utses av styrelsen från en förteckning över kvalificerade sökande vilken upprättats av kommissionen.
4. Överklagandenämnden får begära att styrelsen utser ytterligare två ledamöter och deras suppleanter från förteckningen i punkt 3 om den anser att ärendet kräver det.
5. Kommissionen ska fastställa kompetenskraven för ledamöterna i varje överklagandenämnd, deras status och avtalsförbindelse med byrån, de enskilda ledamöternas befogenheter under handläggningen av ett överklagande och omröstningsreglerna. Kommissionen ska göra detta genom genomförandeakter som ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 116.2.

Artikel 95

Överklagandenämndernas ledamöter

1. Mandatperioden för ledamöterna i en överklagandenämnd, inklusive ordförande och suppleanter, ska vara fem år och kunna förlängas med ytterligare fem år.
2. Överklagandenämndernas ledamöter ska vara oavhängiga. I sitt beslutsfattande får de varken be om eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat organ.
3. Överklagandenämndernas ledamöter får inte ha någon annan tjänst inom byrån. Ledamöterna i överklagandenämnderna kan ha deltidstjänster.
4. Under mandatperioden får överklagandenämndernas ledamöter inte avsättas från sina tjänster eller strykas ur förteckningen över kvalificerade sökande, såvida det inte finns allvarliga skäl för en sådan avsättning eller strykning och kommissionen, efter att ha mottagit ett yttrande från styrelsen, fattar ett beslut om detta.

Artikel 96

Jäv

1. Överklagandenämndernas ledamöter får inte delta i ett överklagandeförfarande om de har något personligt intresse i ärendet, om de tidigare har representerat någon av parterna i förfarandet eller om de varit med om att anta det beslut som överklagas.
2. Om någon ledamot av en överklagandenämnd anser att han eller hon, av något av de skäl som förtecknas i punkt 1 eller av andra skäl, inte bör delta i ett överklagandeförfarande ska han eller hon meddela överklagandenämnden detta.
3. En part i ett överklagandeförfarande får invända mot en ledamot i överklagandenämnden på någon av de grunder som anges i punkt 1, eller om ledamoten misstänks vara partisk. En sådan invändning ska inte godtas om parten har inlett förfarandet med vetskap om att det fanns skäl att invända. En invändning får inte grundas på ledamöternas nationalitet.
4. Överklagandenämnden ska besluta om vilken åtgärd som ska vidtas i de fall som avses i punkterna 2 och 3, varvid den berörda ledamoten inte får vara närvarande. Vid beslutet ska den berörda ledamoten ersättas i överklagandenämnden av sin suppleant.

Artikel 97

Beslut som kan överklagas

1. Byråns beslut enligt artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 eller 115 får överklagas.
2. Ett överklagande i enlighet med punkt 1 ska inte hindra verkställighet. Om byrån anser att omständigheterna så tillåter kan den dock skjuta upp verkställigheten av det överklagade beslutet.
3. Ett beslut som inte innebär att förfarandet avgörs för en av parterna får endast överklagas i samband med att det slutgiltiga beslutet överklagas, om det inte i beslutet föreskrivs att det får överklagas separat.

Artikel 98

Personer med rätt att överklaga

Varje fysisk eller juridisk person får överklaga ett beslut som är riktat till den personen eller ett beslut som är riktat till en annan person men som direkt och personligen berör den förre. Parterna i förfarandet får vara parter i överklagandeförfarandet.

Artikel 99

Tidsfrist och formkrav

Ett överklagande ska tillsammans med en motiverad förklaring av grunderna för överklagandet framställas skriftligen hos överklagandenämndens sekretariat inom två månader från den dag då den berörda personen underrättades om beslutet eller, om någon underrättelse inte skett, från den dag denna person fick kännedom om det.

Artikel 100

Omprövning

1. Före prövningen av överklagandet ska överklagandenämnden ge byrån möjlighet att ompröva sitt beslut. Om den verkställande direktören anser att överklagandet är välgrundat ska denne ändra beslutet inom två månader från delgivningen. Detta gäller inte om det finns en motpart till klaganden i överklagandeförfarandet.
2. Om beslutet inte ändras ska byrån omedelbart besluta om huruvida verkställigheten av beslutet ska skjutas upp eller inte i enlighet med artikel 97.2.

Artikel 101

Prövning av överklaganden

1. Överklagandenämnden ska bedöma huruvida överklagandet kan tas upp till prövning och är välgrundat.
2. Under prövningen av överklagandet enligt punkt 1 ska överklagandenämnden agera snabbt. Den ska vid behov anmoda parterna att inom vissa tidsfrister inkomma med skriftliga synpunkter på meddelanden från nämnden eller på inlagor från andra parter i överklagandeförfarandet. Överklagandenämnden får besluta att hålla en muntlig förhandling, antingen på eget initiativ eller på motiverad begäran från en av parterna i överklagandet.

Artikel 102

Beslut i överklagandeförfarandet

Om överklagandenämnden anser att överklagandet inte kan tas upp till prövning eller att skälen för överklagandet är ogrundade ska den avvisa överklagandet. Om överklagandenämnden anser att överklagandet kan tas upp till prövning och att skälen för överklagandet är grundade ska den återförvisa ärendet till byrån. Byrån ska fatta ett nytt motiverat beslut med beaktande av det beslut som fattats av överklagandenämnden.

Artikel 103

Talan inför Europeiska unionens domstol

1. Talan får väckas vid Europeiska unionens domstol om ogiltigförklaring av sådana av byråns beslut som har tvingande rättslig verkan och, i enlighet med artikel 84, om utomobligatoriskt skadeståndsansvar och, enligt en skiljedomsklausul, avtalsrättsligt ansvar för skador som orsakats av byråns beslut.
2. Talan om ogiltigförklaring av beslut som fattats av byrån i enlighet med artikel 53, 54, 55, 66, 67, 68, 69, 70, 71 eller 115 får väckas vid Europeiska unionens domstol först efter det att möjligheterna att överklaga inom byrån uttömts.
3. Medlemsstaterna och unionens institutioner får väcka talan mot byråns beslut direkt vid Europeiska unionens domstol, utan att behöva uttömma möjligheterna att överklaga inom byrån.
4. Byrån ska vidta alla de åtgärder som krävs för att följa EU-domstolens dom.

AVSNITT III

ARBETSSÄTT

Artikel 104

Förfaranden för utarbetande av yttranden, certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material

1. Styrelsen ska fastställa öppna förfaranden för utfärdande av yttranden, certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som avses i artikel 65.1 och 65.3.
Dessa förfaranden ska
 - (a) bygga på expertis som finns hos de nationella behöriga myndigheterna,
 - (b) vid behov involvera experter från relevanta berörda parter eller bygga på expertis hos de relevanta europeiska standardiseringsorganen eller andra specialiserade organ,
 - (c) säkerställa att byrån offentliggör dokument och genomför omfattande samråd med berörda parter enligt en tidsplan och enligt ett förfarande som bland annat omfattar en skyldighet för byrån att yttra sig skriftligt i samrådsförfarandet.
2. När byrån, i enlighet med artikel 65.1 och 65.3, utarbetar yttranden, certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material ska den fastställa ett förfarande för föregående samråd med medlemsstaterna. För detta ändamål får den inrätta en arbetsgrupp till vilken varje medlemsstat har rätt att utnämna en expert. När samråd som avser militära aspekter krävs ska byrån också involvera Europeiska försvarsbyrån. När samråd som avser de eventuella sociala konsekvenserna av sådana åtgärder från byråns sida krävs ska byrån engagera berörda parter, inklusive arbetsmarknadens parter på EU-nivå.
3. Byrån ska offentliggöra de yttranden, certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som utarbetats enligt artikel 65.1 och 65.3 och de förfaranden som inrättats i enlighet med punkt 1 i denna artikel i en officiell publikation från byrån.

Artikel 105

Förfaranden för beslutsfattande

1. Styrelsen ska fastställa öppna förfaranden för sådana enskilda beslut som avses i artikel 65.4.
Dessa förfaranden ska särskilt säkerställa
 - (a) att den fysiska eller juridiska person som beslutet är riktat till och alla andra parter som berörs direkt eller personligen får yttra sig,
 - (b) att beslutet meddelas den fysiska eller juridiska personen och offentliggörs, med förbehåll för kraven i artiklarna 112 och 121.2,

- (c) att den fysiska eller juridiska person som beslutet är riktat till och alla andra parter i rättsliga förfaranden informeras om de rättsmedel som står till deras förfogande enligt denna förordning,
 - (d) att beslutet är motiverat.
2. Styrelsen ska fastställa förfaranden som anger på vilka villkor beslut ska delges de berörda personerna, inbegripet information om tillgängliga förfaranden för överklagande som föreskrivs i denna förordning.

Artikel 106

Årlig och flerårig programplanering

1. Senast den 31 december varje år ska styrelsen, i enlighet med artikel 85.2 c, anta ett programplaneringsdokument som innehåller flerårig och årlig programplanering, på grundval av ett utkast som läggs fram av den verkställande direktören, med hänsyn till eventuella synpunkter från kommissionen och, vad gäller den fleråriga programplaneringen, efter samråd med Europaparlamentet. Den ska översända det till Europaparlamentet, rådet och kommissionen.

Programplaneringsdokumentet ska bli definitivt efter det att den allmänna budgeten slutligen har antagits och vid behov anpassas i enlighet därmed.

2. Det årliga arbetsprogrammet ska innehålla detaljerade mål och förväntade resultat, inklusive resultatindikatorer. Det ska också innehålla en beskrivning av de åtgärder som ska finansieras och en indikation på de ekonomiska resurser och personalresurser som anslagits för varje åtgärd, i enlighet med principerna om verksamhetsbaserad budgetering och förvaltning, med uppgift om vilken verksamhet som kommer att finansieras genom regleringsbudgeten och vilken verksamhet som kommer att finansieras genom avgifter som byrån mottagit. Det årliga arbetsprogrammet ska överensstämja med det fleråriga arbetsprogram som avses i punkt 4. Det ska tydligt framgå vilka uppgifter som lagts till, ändrats eller strukits jämfört med föregående budgetår. Den årliga programplaneringen ska omfatta byråns strategi för dess verksamhet med anknytning till internationellt samarbete i enlighet med artikel 77 samt byråns åtgärder som hänger samman med denna strategi.
3. Styrelsen ska ändra det antagna årliga arbetsprogrammet om byrån får någon ny uppgift.

Varje betydande ändring av det årliga arbetsprogrammet ska antas enligt samma förfarande som det ursprungliga årliga arbetsprogrammet. Styrelsen får till den verkställande direktören delegera befogenheten att göra icke-väsentliga ändringar i det årliga arbetsprogrammet.

4. Det fleråriga arbetsprogrammet ska fastställa övergripande strategisk planering inklusive mål, förväntade resultat och resultatindikatorer. Det ska också fastställa resursplanering, inklusive flerårig budget och personal.

Resursplaneringen ska uppdateras årligen. Den strategiska programplaneringen ska uppdateras vid behov, och särskilt för att ta itu med resultatet av den utvärdering som avses i artikel 113.

Artikel 107

Konsoliderad årlig verksamhetsrapport

1. Den konsoliderade årliga verksamhetsrapporten ska innehålla en redovisning av hur byrån genomfört sitt årliga arbetsprogram, sin budget och sina personalresurser. Av rapporten ska klart framgå vilka av byråns uppdrag och uppgifter som lagts till, ändrats eller strukits jämfört med det föregående året.
2. I rapporten ska anges vilken verksamhet byrån har utfört, och verksamhetens resultat ska bedömas mot bakgrund av uppställda mål, resultatindikatorer och fastställd tidplan, risker med verksamheten, utnyttjande av resurser och byråns allmänna drift, samt de interna kontrollsystemens effektivitet och ändamålsenlighet. Den ska också ange vilka verksamheter som har finansierats genom regleringsbudgeten och vilka verksamheter som har finansierats genom avgifter som byrån mottagit.

Artikel 108

Öppenhet och kommunikation

1. Förordning (EG) nr 1049/2001 ska tillämpas på de handlingar som finns hos byrån. Detta ska inte påverka tillämpningen av de regler om tillgång till personuppgifter och information som anges i förordning (EU) nr 376/2014 och i de genomförandeakter som antagits på grundval av artiklarna 61.4 och 63.8.
2. Byrån får bedriva kommunikationsverksamhet på eget initiativ inom sitt behörighetsområde. Den ska särskilt se till att allmänheten och alla berörda parter, förutom genom den publikation som anges i artikel 104.3, snabbt får objektiv, tillförlitlig och lättbegriplig information om dess arbete. Byrån ska se till att tilldelningen av resurser för kommunikationsverksamhet inte inverkar menligt på ett effektivt utförande av de uppgifter som anges i artikel 64.
3. Byrån ska vid behov översätta säkerhetsrelevant material till unionens officiella språk. Nationella behöriga myndigheter ska bistå byrån genom att effektivt förmedla relevant säkerhetsinformation inom sina respektive behörighetsområden och på sina respektive språk.
4. Varje fysisk eller juridisk person ska ha rätt att skriftligen vända sig till byrån på något av unionens officiella språk och ska ha rätt att erhålla svar på samma språk.
5. De översättningstjänster som krävs för byråns arbete ska utföras av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

AVSNITT IV

FINANSIELLA KRAV

Artikel 109

Budget

1. Utan att det inverkar på andra inkomster ska byråns inkomster bestå av följande:
 - (a) Bidrag från unionen.
 - (b) Bidrag från de europeiska tredjeländer med vilka unionen har ingått internationella avtal som avses i artikel 118.

- (c) Avgifter som betalats av sökande av och innehavare av certifikat som utfärdats av byrån, och av personer som har registrerat deklarationer hos byrån.
 - (d) Avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller och för byråns handläggning av överklaganden.
 - (e) Frivilliga ekonomiska bidrag från medlemsstaterna, tredjeländer eller andra enheter, om bidraget inte hotar byråns oberoende och opartiskhet.
 - (f) Avgifter som betalats i enlighet med förordning (EU) nr (XXXX/XXX) om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet för relevanta myndighetsuppgifter förknippade med flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.
 - (g) Bidrag.
2. Byråns utgifter ska omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift. Vad gäller driftsutgifter får budgetåtaganden för åtgärder som sträcker sig över mer än ett budgetår vid behov delas upp i årliga delåtaganden över flera år.
 3. Intäkterna och utgifterna ska balansera varandra.
 4. Regleringsbudgetar, de avgifter som fastställts och uppburits för certifieringsverksamhet och de avgifter som tagits ut av byrån ska behandlas separat i byråns räkenskaper.
 5. Byrån ska anpassa sin avgiftsrelaterade personalplanering och resursförvaltning på ett sätt som gör det möjligt att snabbt reagera på fluktuationer i inkomsterna från avgifter.
 6. Varje år ska den verkställande direktören göra en preliminär beräkning av byråns intäkter och utgifter för påföljande räkenskapsår, inklusive en preliminär tjänsteförteckning, och skicka denna till styrelsen. Den preliminära tjänsteförteckningen ska, när det gäller tjänster som finansieras via avgifter, vara baserad på en begränsad uppsättning indikatorer som godkänts av kommissionen för att mäta byråns arbetsbörda och effektivitet, och ska ange vilka resurser som krävs för att uppfylla kraven för certifiering och annan verksamhet som byrån bedriver på ett snabbt och effektivt sätt, inbegripet de krav som uppkommer genom överföring av ansvar i enlighet med artiklarna 53, 54 och 55. På grundval av detta utkast ska styrelsen anta en preliminär beräkning av byråns inkomster och utgifter för påföljande budgetår. Den preliminära beräkningen av byråns inkomster och utgifter ska skickas till kommissionen senast den 31 januari varje år.
 7. Styrelsen ska överlämna det slutliga utkastet till beräkning av inkomster och utgifter för byrån, vilket ska omfatta den preliminära tjänsteförteckningen tillsammans med det preliminära arbetsprogrammet, senast den 31 mars till kommissionen och till de europeiska tredjeländer med vilka unionen har ingått internationella avtal som avses i artikel 118.
 8. Kommissionen ska vidarebefordra inkomst- och utgiftsberäkningen till budgetmyndigheten, tillsammans med förslaget till Europeiska unionens allmänna budget.
 9. På grundval av beräkningen ska kommissionen i utkastet till Europeiska unionens allmänna budget ta upp de medel som den betraktar som nödvändiga med tanke på tjänsteförteckningen och storleken på det bidrag som ska belasta den allmänna budgeten, och som den ska förelägga budgetmyndigheten enligt artiklarna 313 och 314 i EUF-fördraget.

10. Budgetmyndigheten ska godkänna anslag för bidraget till byrån samt anta byråns tjänsteförteckning.
11. Styrelsen ska fastställa budgeten. Budgeten blir slutlig när Europeiska unionens allmänna budget slutligen antas. Den ska i tillämpliga fall anpassas i enlighet därmed.
12. Styrelsen ska snarast möjligt underrätta budgetmyndigheten om sin avsikt att genomföra eventuella projekt som kan ha betydande ekonomiska konsekvenser för finansieringen av budgeten, särskilt fastighetsprojekt, till exempel hyra eller förvärv av fastigheter, och den ska underrätta kommissionen om detta. Alla byggprojekt som kan komma att påverka byråns budget väsentligt ska omfattas av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013²⁵.

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

Artikel 110

Genomförande och kontroll av budgeten

1. Den verkställande direktören ska genomföra byråns budget.
2. Senast den 1 mars efter utgången av varje budgetår ska byråns räkenskapsförare översända de preliminära räkenskaperna till kommissionens räkenskapsförare och till revisionsrätten. Byråns räkenskapsförare ska också skicka en rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen för det räkenskapsåret till kommissionens räkenskapsförare senast den 1 mars efter utgången av varje budgetår. Kommissionens räkenskapsförare ska konsolidera institutionernas och de decentraliserade organens preliminära räkenskaper i enlighet med artikel 147 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012²⁶ (den allmänna budgetförordningen).
3. Senast den 31 mars efter utgången av varje budgetår ska den verkställande direktören översända rapporten om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret till kommissionen, revisionsrätten, Europaparlamentet och rådet.
4. Enligt artikel 148 i förordning (EG, Euratom) nr 966/2012 ska räkenskapsföraren, efter det att revisionsrättens synpunkter på byråns preliminära räkenskaper har mottagits, upprätta byråns slutliga räkenskaper på eget ansvar och den verkställande direktören ska överlämna dem till styrelsen för ett yttrande.
5. Styrelsen ska avge ett yttrande om byråns slutliga räkenskaper.
6. Senast den 1 juli efter utgången av varje budgetår ska räkenskapsföraren överlämna de slutliga räkenskaperna tillsammans med styrelsens yttrande till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten.

²⁵ Kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013 av den 30 september 2013 med rambudgetförordning för de organ som avses i artikel 208 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 (EUT L 328, 7.12.2013, s. 42.)

²⁶ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 av den 25 oktober 2012 om finansiella regler för unionens allmänna budget (EUT L 298, 26.10.2012, s. 1).

7. De slutliga redovisningarna ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* senast den 15 november påföljande år.
8. Senast den 30 september ska den verkställande direktören översända revisionsrätten ett svar på dess synpunkter. Den verkställande direktören ska också sända en kopia av sitt svar till styrelsen och kommissionen.
9. Den verkställande direktören ska på Europaparlamentets begäran, i enlighet med artikel 165.3 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012, för Europaparlamentet lägga fram alla uppgifter som behövs för att utföra arbetet med beviljande av ansvarsfrihet för det berörda budgetåret.
10. Europaparlamentet ska före den 15 maj år $n + 2$, på rekommendation av rådet som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, bevilja byråns verkställande direktör ansvarsfrihet för budgetens genomförande under budgetår n .

Artikel 111

Bedrägeribekämpning

1. Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013²⁷ ska tillämpas fullt ut i syfte att bekämpa bedrägeri, korruption och andra lagstridiga handlingar.
2. Byrån ska ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska gemenskapernas kommission om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf)²⁸ inom sex månader från och med den *[OP please insert the exact date, as referred to in Art. 127]* och anta lämpliga bestämmelser som ska gälla byråns personal med hjälp av mallen i bilagan till detta avtal.
3. Europeiska revisionsrätten ska ha befogenhet att utföra revision, på grundval av handlingar och kontroller på plats, hos alla stödmottagare, uppdragstagare och underleverantörer som erhållit EU-finansiering från byrån.
4. Olaf får, i enlighet med bestämmelserna och förfarandena i förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 och rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96²⁹ genomföra utredningar, däribland kontroller på plats och inspektioner, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen i samband med ett stöd eller ett avtal som finansieras av byrån.
5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1, 2, 3 och 4 ska befogenheten att utföra revision och utredningar uttryckligen tillerkännas revisionsrätten och Olaf enligt deras respektive befogenheter i samarbetsavtal med tredjeland eller internationella organisationer, kontrakt, bidragsavtal och bidragsbeslut som ingås av byrån.

²⁷ Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 av den 11 september 2013 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 och rådets förordning (Euratom) nr 1074/1999 (EUT L 248, 18.9.2013, s. 1).

²⁸ EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

²⁹ Rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 av den 11 november 1996 om de kontroller och inspektioner på platsen som kommissionen utför för att skydda Europeiska gemenskapernas finansiella intressen mot bedrägerier och andra oegentligheter (EGT L 292, 15.11.1996, s. 2).

Artikel 112

Säkerhetsbestämmelser om skydd av sekretessbelagda uppgifter och känsliga uppgifter som inte är sekretessbelagda

Byrån ska anta egna säkerhetsbestämmelser som motsvarar kommissionens säkerhetsbestämmelser för säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter och känsliga icke-sekretessbelagda uppgifter, som anges i kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/443³⁰ och 2015/444³¹. Byråns säkerhetsbestämmelser ska bland annat omfatta bestämmelser om utbyte, behandling och lagring av sådana uppgifter.

Artikel 113

Utvärdering

1. Senast [*five years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date*] och vart femte år därefter ska kommissionen genomföra en utvärdering, i överensstämmelse med kommissionens riktlinjer för bedömning av byråns prestationer i förhållande till dess mål, mandat och uppgifter. Vid utvärderingen ska man framför allt granska om det finns ett eventuellt behov av att ändra byråns mandat och de ekonomiska konsekvenserna av en sådan ändring.
2. Om kommissionen anser att byråns fortsatta existens inte längre är motiverad med avseende på de mål, uppdrag och uppgifter som den tilldelats, kan kommissionen föreslå att denna förordning ändras eller upphävs.
3. Kommissionen ska översända resultaten av utvärderingen tillsammans med sina slutsatser till Europaparlamentet, rådet och styrelsen. Resultaten från utvärderingen ska offentliggöras.

Artikel 114

Finansiella bestämmelser

Styrelsen ska anta byråns finansiella bestämmelser efter samråd med kommissionen. De får inte avvika från delegerad förordning (EU) nr 1271/2013, såvida inte en sådan avvikelse är specifikt nödvändig för byråns verksamhet och kommissionen har lämnat sitt förhandsgodkännande.

Artikel 115

Avgifter

1. Kommissionen ska ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 117 för att på grundval av punkterna 3, 4, 5 och 6 fastställa närmare bestämmelser om avgifter som tas ut av byrån.
2. Kommissionen ska samråda med byrån innan den antar de regler som avses i punkt 1.

³⁰ Kommissionens beslut (EU, Euratom) nr 2015/443 av den 13 mars 2015 om säkerhet inom kommissionen (EUT L 72, 17.3.2015, s. 41).

³¹ Rådets beslut (EU, Euratom) nr 2015/444 av den 13 mars 2015 om säkerhetsbestämmelser för skydd av säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter (EUT L 72, 17.3.2015, s. 53).

3. Genom de regler som avses i punkt 1 ska det särskilt fastställas i vilka fall avgifter enligt artikel 109.1 c och d ska tas ut, avgiftsbeloppens storlek och hur avgifterna ska betalas.
4. Avgifter ska tas ut för
 - (a) byråns utfärdande eller förnyande av certifikat och registrering av deklARATIONER i enlighet med denna förordning, samt för dess tillsyn när det gäller den verksamhet som dessa certifikat och deklARATIONER avser,
 - (b) publikationer, utbildning och byråns tillhandahållande av andra tjänster, vilket ska avspegla den faktiska kostnaden för varje enskild tjänst som tillhandahålls,
 - (c) handläggning av överklaganden.Alla avgifter ska uttryckas och betalas i euro.
5. Avgiftsbeloppen ska fastställas på en nivå som säkerställer att intäkterna från dessa täcker hela kostnaden för de tjänster som tillhandahålls, och att en betydande ackumulering av överskott undviks. Byråns samtliga utgifter för personal som deltar i den verksamhet som avses i punkt 3, särskilt arbetsgivarens bidrag till pensionssystemet, ska avspeglas i denna kostnad. Avgifterna ska vara intäkter som avsatts för byrån för verksamhet med anknytning till tjänster för vilka avgifter ska betalas.
6. Budgetöverskott som genereras genom avgifter ska finansiera framtida verksamhet som rör avgifter, eller kompensera förluster. Om ett betydande positivt eller negativt budgetutfall blir återkommande ska avgiftsnivån ses över.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 116

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.
4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 jämförd med artikel 4 i den förordningen tillämpas.

Artikel 117

Utövande av delegering

1. Befogenheten att anta delegerade akter ges till kommissionen med förbehåll för de villkor som anges i denna artikel.

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som anges i artiklarna 2.3 d, 18, 25, 28, 34, 39, 44, 47, 50, 51.10, 52.5, 72.4 och 115.1 ska ges till kommissionen tills vidare.
3. Den delegering av befogenhet som anges i artiklarna 2.3 d, 18, 25, 28, 34, 39, 44, 47, 50, 51.10, 52.5, 72.4 och 115.1 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.
4. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.
5. En delegerad akt som antas enligt artiklarna 2.3 d, 18, 25, 28, 34, 39, 44, 47, 50, 51.10, 52.5, 72.4 och 115.1 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period av två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 118

Europeiska tredjeländers deltagande

Europeiska tredjeländer får delta i byråns verksamhet om de är avtalsslutande parter i Chicagokonventionen och om de har ingått internationella avtal med unionen enligt vilka de tillämpar unionslagstiftningen på de områden som omfattas av denna förordning.

Dessa internationella avtal kan omfatta bestämmelser särskilt om arten och omfattningen av det berörda europeiska tredjelandets deltagande i byråns arbete, inbegripet bestämmelser om ekonomiska bidrag och personal. Byrån får, i enlighet med artikel 77.2, upprätta samarbetsavtal med den behöriga myndigheten i det berörda europeiska tredjelandet i syfte att ge verkan åt dessa bestämmelser.

Artikel 119

Avtal om säte och villkor för verksamheten

1. De nödvändiga bestämmelserna om de lokaler och anläggningar som värdmedlemsstaten ska ställa till byråns förfogande samt de särskilda regler i värdmedlemsstaten som ska tillämpas på den verkställande direktören, på styrelseledamöterna, på byråns anställda och på deras familjemedlemmar ska fastställas i en överenskommelse om säte mellan byrån och värdmedlemsstaten som ingås efter att ha godkänts av styrelsen och senast [*OP Please insert the exact date - two years after entry into force of this Regulation*].
2. Byråns värdmedlemsstat ska tillhandahålla bästa möjliga förutsättningar för att byrån ska kunna fungera, vilket inkluderar Europaorienterad skolundervisning på flera språk och lämpliga transportförbindelser.

Artikel 120

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelse av denna förordning och de delegerade akter och genomförandekter som antagits på grundval av denna förordning. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 121

Behandling av personuppgifter

1. I fråga om behandling av personuppgifter inom ramen för denna förordning ska medlemsstaterna utföra sina uppgifter enligt denna förordning i enlighet med nationella lagar och andra författningar som införlivar direktiv 95/46/EG.
2. Med avseende på behandlingen av personuppgifter inom ramen för denna förordning ska kommissionen och byrån utföra sina uppgifter enligt denna förordning i enlighet med förordning (EG) nr 45/2001.

Artikel 122

Upphävande

Förordning (EG) nr 216/2008 ska upphöra att gälla.

Hänvisningar till förordning (EG) nr 216/2008 ska anses som hänvisningar till denna förordning och läsas enligt jämförelsetabellen i bilaga X.

Artikel 123

Ändringar av förordning (EG) nr 1008/2008

Förordning (EG) nr 1008/2008 ska ändras på följande sätt:

1. I artikel 4 ska led b ersättas med följande:
”b) företaget har ett gällande drifttillstånd utfärdat av en nationell myndighet i en medlemsstat eller av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.”
2. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Drifttillstånd (AOC)

1. Det ska alltid vara ett villkor för utfärdandet av operativ licens och för dess giltighet att det berörda företaget har ett gällande drifttillstånd med angivande av den verksamhet den operativa licensen omfattar.

2. Varje ändring i ett EG-lufttrafikföretags drifttillstånd ska när så är lämpligt avspeglas i dess operativa licens.

Om de båda myndigheterna inte är desamma, ska den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet omedelbart underrätta den behöriga tillståndsmyndigheten om alla sådana ändringar.

3. Om de båda myndigheterna inte är desamma, ska den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet och den behöriga tillståndsmyndigheten fastställa förfaranden för

utbyte av all information med relevans för bedömningen av den finansiella ställningen hos ett EG-lufttrafikföretag som kan påverka säkerheten i dess verksamhet eller som kan bistå den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet i att utföra sin tillsynsverksamhet avseende säkerhet.”

3. I artikel 12 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 13.3 och 13.5 ska luftfartyg som används av ett EG-lufttrafikföretag antingen registreras i det nationella registret i den medlemsstat vars behöriga myndighet ska utfärda den operativa licensen eller inom unionen, beroende på vad den medlemsstaten föredrar.”

4. Artikel 13 ska ändras på följande sätt:

- (a) Punkt 2 ska ersättas med följande:

”2. Ett avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg utan besättning (dry lease) i vilket ett EG-lufttrafikföretag är part, eller ett avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg med besättning (wet lease) i vilket EG-lufttrafikföretaget är inhyrare av det luftfartyg med inhyrd besättning som används av en tredjelandsoperatör, ska förhandsgodkännas i enlighet med förordning (EU) nr [XX/XXX *reference to this Regulation to be inserted*] och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av den förordningen.”

- (b) Följande punkt ska läggas till som punkt 5:

”5. Ett EG-lufttrafikföretag som hyr in ett luftfartyg utan besättning som är registrerat i ett tredjeland ska ansöka om förhandsgodkännande från den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet. Den behöriga myndigheten ska bevilja ett förhandsgodkännande i enlighet med förordning (EU) nr [XX/XXX *reference to this Regulation to be inserted*] och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av den förordningen.”

Artikel 124

Ändringar av förordning (EU) nr 996/2010

- Artikel 5 i förordning (EU) nr 996/2010 ska ändras på följande sätt:

”1. Alla olyckor eller allvarliga tillbud som involverar luftfartyg som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) ÅÅÅÅ/N [hänvisning till ny förordning]* är tillämplig på ska omfattas av en säkerhetsutredning i den medlemsstat där olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade.

2. När ett luftfartyg som förordning (EU) ÅÅÅÅ/N [hänvisning till ny förordning] är tillämplig på och som är registrerat i en medlemsstat är inblandat i en olycka eller allvarligt tillbud på en plats som inte entydigt kan anses tillhöra någon stats territorium, ska en säkerhetsutredning genomföras av myndigheten för säkerhetsutredning i den medlemsstat där luftfartyget är registrerat.

3. Omfattningen av de säkerhetsutredningar som avses i punkterna 1, 2 och 4 och förfarandet vid genomförandet av dessa ska fastställas av myndigheten för säkerhetsutredning, med hänsyn till de lärdomar som den kan förväntas dra av sådana utredningar med avseende på förbättring av säkerheten.

4. Om de kan förväntas dra lärdomar av betydelse för säkerheten får myndigheterna för säkerhetsutredning besluta att, i enlighet med medlemsstaternas nationella

lagstiftning, utreda andra tillbud än de som avses i punkterna 1 och 2 samt olyckor eller allvarliga tillbud som gäller andra typer av luftfartyg.

5. Genom undantag från punkterna 1 och 2 får den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning besluta, med hänsyn till de förväntade lärdomar som kan dras för att förbättra flygsäkerheten, att inte inleda en säkerhetsutredning när en olycka eller ett allvarligt tillbud avser ett obemannat luftfartyg för vilket ett certifikat eller en deklARATION inte krävs enligt artikel 46.1 och 46.2 i förordning (EU) ÅÅÅÅ/N [hänvisning till ny förordning], eller avser ett bemannat luftfartyg med en maximal startmassa på högst 2 250 kg, och om ingen person har skadats med dödlig utgång eller kommit till allvarlig skada.

6. De säkerhetsutredningar som avses i punkterna 1, 2 och 4 får inte i något fall gälla fördelning av skuld eller ansvar. De ska vara oberoende av, skilda från och inte vara till förfång för rättsliga eller administrativa förfaranden för att fördela skuld eller ansvar.”

Artikel 125

Ändringar av förordning (EU) nr 376/2014

Punkt 2 i artikel 3 i förordning (EU) nr 376/2014 ska ändras på följande sätt:

”2. Denna förordning är tillämplig på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar civila luftfartyg som förordning [lägg till ref. till den nya förordningen] är tillämplig på.

Denna förordning ska dock inte tillämpas på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar obemannade luftfartyg för vilka en deklARATION inte krävs enligt artikel 46.1 och 46.2 i förordning (EU) ÅÅÅÅ/N [hänvisning till ny förordning], såvida inte händelsen eller annan säkerhetsrelaterad information som involverar ett sådant obemannat luftfartyg resulterade i att en person skadats med dödlig utgång eller kommit till allvarlig skada eller omfattade ett annat luftfartyg än ett obemannat luftfartyg.

Medlemstaterna får besluta att också tillämpa denna förordning på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar luftfartyg som förordning [lägg till ref. till den nya förordningen] inte är tillämplig på.”

Artikel 126

Övergångsbestämmelser

1. De certifikat som utfärdats eller erkänts och de deklARATIONER som avgetts eller godkänts i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 ska fortsätta att vara giltiga och ska anses ha utfärdats, avgetts och erkänts enligt motsvarande bestämmelser i denna förordning, inklusive för tillämpningen av artikel 56.
2. Senast [five years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date] ska de genomförandebestämmelser som antagits på grundval av förordning (EG) nr 216/2008 anpassas till bestämmelserna i denna förordning. Fram till antagandet ska eventuella hänvisningar i dessa genomförandebestämmelser till
 - (a) ”kommersiell trafik” förstås som en hänvisning till artikel 3 i i förordning (EG) nr 216/2008,

- (b) ”komplexa motordrivna luftfartyg” förstås som en hänvisning till artikel 3 j i förordning (EG) nr 216/2008,
 - (c) ”anordningar” förstås som en hänvisning till artikel 3.28 i den här förordningen,
 - (d) ”flygcertifikat för fritidsflygning” förstås som en hänvisning till artikel 7.7 i förordning (EG) nr 216/2008,
 - (e) ”kommersiell flygtransport” förstås som en hänvisning till artikel 2.1 i förordning (EG) nr 965/2012³².
- 3. Genom undantag från artiklarna 45 och 46 ska de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 216/2008 fortsätta att tillämpas till dess att de delegerade akter som har antagits i enlighet med artikel 47 träder i kraft.
 - 4. Medlemsstaterna ska säga upp eller anpassa befintliga bilaterala avtal som de ingått med tredjeländer på de områden som omfattas av denna förordning, så snart som möjligt efter det att denna förordning trätt i kraft och under alla omständigheter före [*three years after the date referred to in Article 127 – OP please insert the exact date*].

Artikel 127

Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar
Ordförande

På rådets vägnar
Ordförande

³² Kommissionens förordning (EU) nr 965/2012 av den 5 oktober 2012 om tekniska krav och administrativa förfaranden i samband med flygdrift enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 296, 25.10.2012, s. 1).

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1 GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 1.1 Förslagets eller initiativets beteckning
- 1.2 Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen
- 1.3 Typ av förslag eller initiativ
- 1.4 Mål
- 1.5 Motivering till förslaget eller initiativet
- 1.6 Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen
- 1.7 Planerad metod för genomförandet

2 FÖRVALTNING

- 2.1 Bestämmelser om uppföljning och rapportering
- 2.2 Administrations- och kontrollsystem
- 2.3 Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

3 BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

- 3.1 Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel
- 3.2 Beräknad inverkan på utgifterna
 - 3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna
 - 3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen
 - 3.2.3. Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur
 - 3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen
 - 3.2.5. Bidrag från tredje part
- 3.3 Beräknad inverkan på inkomsterna

FINANSIERINGSÖVERSIKT FÖR RÄTTSAKT

1. GRUNDLÄGGANDE UPPGIFTER OM FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

1.1. Förslagets eller initiativets beteckning

Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008

1.2. Berörda politikområden i den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen³³

06 - Rörlighet och transport
06 02 - Den gemensamma transportpolitiken
06 02 02 - Europeiska byrån för luftfartssäkerhet

1.3. Typ av förslag eller initiativ

- ☐ Ny åtgärd
- ☐ Ny åtgärd som bygger på ett pilotprojekt eller en förberedande åtgärd³⁴
- ☒ Befintlig åtgärd vars genomförande förlängs i tiden
- ☐ Tidigare åtgärd som omformas till eller ersätts av en ny

1.4. Mål

1.4.1. Fleråriga strategiska mål för kommissionen som förslaget eller initiativet är avsett att bidra till

En fördjupad och mer rättvis inre marknad med en starkt industribas: ett konkurrenskraftigt gemensamt europeiskt transportområde som ger medborgare och företag en ram för säkra, effektiva och högkvalitativa transporter.

Tillväxt och sysselsättning: Initiativet syftar till att bidra till en konkurrenskraftig europeisk luftfartsindustri som genererar högt kvalificerade jobb och bidrar till teknisk innovation. Det kommer att skapa ett effektivt regelverk för integrering av nya affärsmodeller och ny teknik.

1.4.2. Specifika mål eller verksamheter inom den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen som berörs

Specifikt mål nr...

De specifika målen för detta initiativ är följande:

- 1) Ta bort onödiga krav och se till att reglerna står i proportion till de risker som är förknippade med olika typer av luftfartsverksamhet.
- 2) Se till att ny teknik och marknadsutveckling integreras effektivt och övervakas på ett ändamålsenligt sätt.

³³ Verksamhetsbaserad förvaltning och verksamhetsbaserad budgetering benämns ibland med de interna förkortningarna ABM respektive ABB.

³⁴ I den mening som avses i artikel 54.2 a och b i budgetförordningen.

- 3) Fastställa en gemensam process för säkerhetsledning för unionen och dess medlemsstater för att tillsammans kartlägga och minska riskerna för den civila luftfarten.
- 4) Åtgärda brister i regleringssystemet och säkerställa konsekvens.
- 5) Skapa ett effektivt fungerande system för sammanslagning och gemensamt utnyttjande av resurser mellan medlemsstaterna och byrån.

Berörda verksamheter enligt den verksamhetsbaserade förvaltningen och budgeteringen

06 02 - Den gemensamma transportpolitiken

1.4.3. Verkan eller resultat som förväntas

Beskriv den verkan som förslaget eller initiativet förväntas få på de mottagare eller den del av befolkningen som berörs.

Resultat av särskilt mål 1: Ram för att ta bort onödiga eller alltför normativa regler. Införande av resultatbaserade regler som anger mål som ska uppnås, men med utrymme för att besluta vilka medel som ska användas för att uppnå målen. Ram för anpassning av reglerna till de risker som den verksamhet de reglerar är förknippad med.

Resultat av särskilt mål 2: Införande av teknikneutrala regler, där detta är möjligt, införande av en rättslig ram för obemannade luftfartyg. Ökad användning av branschnormer. Förenklat regelverk för in- och uthyrning av luftfartyg utan besättning mellan EU-operatörer.

Resultat av särskilt mål 3: Rättslig skyldighet att anta det europeiska flygtrafiksäkerhetsprogrammet, den europeiska flygsäkerhetsplanen och statliga säkerhetsprogram som bygger på varandra. Bättre utbyte och analys av information och uppgifter.

Resultat av särskilt mål 4: Införande av väsentliga krav för marktjänster, miljöskydd avseende luftfartsprodukter samt it-säkerhet. Närmare samarbete mellan Easa och kommissionen i säkerhetsfrågor. Rättslig grund för översyn av miljöskyddet inom luftfarten.

Resultat av särskilt mål 5: Skapande av en pool av EU-ackrediterade inspektörer. Skapande av en mekanism för brådskande tillsyn. Rättslig ram för överföring av tillsynsuppgifter till andra medlemsstater eller Easa. Möjlighet att tilldela certifierings- och tillsynsuppgifter till behöriga användarorganisationer inom allmänflyget. Främjande av risk- och resultatbaserade tillsynsmetoder. Inrättande av en europeisk databas för information som är relevant för samarbete mellan myndigheter inom certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad. Möjlighet att delta i unionssystemet för statsluftfartyg och bilaga II-luftfartyg.

1.4.4. Indikatorer för bedömning av resultat eller verkan

Ange vilka indikatorer som ska användas för att följa upp hur förslaget eller initiativet genomförs.

Indikatorer för specifikt mål 1:

- Antalet frågor om regeltolkning som inkommit till Easa.
- Antalet operatörer som använder resultatbaserade regler för att påvisa överensstämmelse med de grundläggande kraven.
- Antalet privatflygarcertifikat inom allmänflyget.
- Minskade kostnader för operatörer.

Indikatorer för specifikt mål 2:

- Antalet regler som hänvisar till branschnormer.
- Åldern på luftfartsflottan inom allmänflyget i EU.
- Minskade kostnader för certifiering och tillverkning av luftfartyg.
- Antalet nya certifieringar.

Indikatorer för specifikt mål 3:

- Olycksfrekvensen i förhållande till trafikökningen.
- Resultat av Easas standardisering och kontinuerliga övervakning.
- Antalet statliga säkerhetsprogram och deras genomförande i medlemsstaterna.

Indikatorer för specifikt mål 4:

- Antalet frågor till Easa om tolkningen av ändrade regler.
- Antalet riskbärande händelser som involverar marktkjänster.
- Återkoppling från berörda aktörer.

Indikatorer för specifikt mål 5:

- Resultat av Easas standardisering och kontinuerliga övervakning med avseende på resurser och behörighet i medlemsstaterna.
- Antalet medlemsstater som anlitar EU:s luftfartssäkerhetsinspektörer och nya instrument för sammanslagning och gemensamt utnyttjande av resurser (delegering av ansvar, medlemsstat som valt att delta och bilaga II-luftfartyg).
- Resursutvecklingen hos nationella luftfartsmyndigheter i medlemsstaterna mätt i heltidsekvivalenter och budget.

1.5. Motivering till förslaget eller initiativet

1.5.1. *Behov som ska tillgodoses på kort eller lång sikt*

Se till att en hög säkerhetsnivå inom den civila luftfarten upprätthålls även vid ökande trafikvolym.

Bidra till luftfartssektorns konkurrenskraft genom att göra det europeiska systemet för civil luftfart effektivare samtidigt som man säkerställer höga säkerhets- och miljöstandarder.

Icaos krav på medlemsstaterna att anta statliga säkerhetsprogram.

1.5.2. *Mervärdet av en åtgärd på unionsnivå*

Lufttransporter är till stor del gränsöverskridande, och därför krävs av naturliga skäl reglering på EU-nivå.

Det finns en allmän uppfattning i medlemsstaterna om att gemensamma regler krävs på området säkerhet inom den civila luftfarten för att en hög säkerhetsnivå ska kunna uppnås. Detta yttrade sig redan i det ursprungliga antagandet av förordning (EG) nr 216/2008 och dess föregångare, förordning (EG) nr 1592/2002. Säkerheten inom det europeiska systemet för civil luftfart beror bland annat på hur väl sammanlänkade delarna i detta system är. Varje gränssnitt i detta system utgör en risk som kräver samordning. Med gemensam lagstiftning behövs ingen samordning mellan medlemsstaternas regleringssystem, och samtidigt ökar säkerheten. Målet att främja ett gemensamt europeiskt säkerhetssystem kan uppnås effektivt endast på EU-nivå. Likaså skapas effektivitetsvinster genom ett gemensamt europeiskt system för säkerhet inom den civila luftfarten som också motverkar kostsam fragmentering.

1.5.3. *Huvudsakliga erfarenheter från liknande försök eller åtgärder*

Initiativet grundar sig bland annat på en grundlig analys av erfarenheterna från tillämpningen av förordning (EG) nr 216/2008 och dess föregångare, förordning

(EG) nr 1592/2002, inbegripet 2013 års utvärdering av hur förordning (EG) nr 216/2008 fungerar, som genomfördes i enlighet med artikel 62 i den förordningen.

1.5.4. *Förenlighet med andra finansieringsformer och eventuella synergieffekter*

Detta initiativ utgör ett åtagande inom ramen för luftfartspaketet som förväntas antas i slutet av 2015 och kommer att bidra till konkurrenskraften hos EU:s luftfartssektor.

Initiativet ligger i linje med vitboken om transport från 2011, som syftar till att Europa ska bli det säkraste området för luftfart.

Initiativet ligger dessutom i linje med Europa 2020-strategin och kommissionens prioriteringar genom att det utvecklar den inre marknaden och främjar innovation och därigenom inverkar positivt på sysselsättning och tillväxt och global konkurrenskraft inom luftfartssektorn.

Vad gäller styrningsfrågor som rör Easa är initiativet förenligt med och genomför rekommendationerna i det gemensamma uttalandet från kommissionen, Europaparlamentet och rådet om decentraliserade organ.

1.6. Tid under vilken åtgärden kommer att pågå respektive påverka resursanvändningen

☐ Förslag eller initiativ som pågår under **begränsad tid**

– ☐ ☐Förslaget eller initiativet ska gälla från [den DD/MM]ÅÅÅÅ till [den DD/MM]ÅÅÅÅ.

– ☐ ☐Det påverkar resursanvändningen från ÅÅÅÅ till ÅÅÅÅ.

☒ Förslag eller initiativ som pågår under **en obegränsad tid**

– Efter en inledande period ÅÅÅÅ–ÅÅÅÅ,

– beräknas genomförandetakten nå en stabil nivå.

1.7. Planerad metod för genomförandet³⁵

☐ **Direkt förvaltning** som sköts av kommissionen

– ☐ inom dess avdelningar, vilket också inbegriper personalen vid unionens delegationer

– ☐ ☐via genomförandeorgan

☐ **Delad förvaltning** med medlemsstaterna

☒ **Indirekt förvaltning** genom delegering till

– ☐ tredjeländer eller organ som de har utsett

– ☐ internationella organisationer och organ kopplade till dem (ange vilka)

– ☐ EIB och Europeiska investeringsfonden

– ☒ organ som avses i artiklarna 208 och 209 i budgetförordningen

– ☐ offentligrättsliga organ

– ☐ privaträttsliga organ som anförtrotts uppgifter som faller inom offentlig förvaltning och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ organ som omfattas av privaträtten i en medlemsstat, som anförtrotts genomförandet av ett offentlig-privat partnerskap och som lämnat tillräckliga ekonomiska garantier

– ☐ personer som anförtrotts ansvaret för genomförandet av särskilda åtgärder inom Gusp som följer av avdelning V i fördraget om Europeiska unionen och som anges i den grundläggande rättsakten

– *Vid fler än en metod, ange kompletterande uppgifter under "Anmärkningar".*

Anmärkningar

Inga.

³⁵

Närmare förklaringar av de olika metoderna för genomförande med hänvisningar till respektive bestämmelser i budgetförordningen återfinns på BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. FÖRVALTNING

2.1. Bestämmelser om uppföljning och rapportering

Ange intervall och andra villkor för sådana åtgärder:

Omfattande mekanismer för övervakning och utvärdering finns redan och kan användas, vilket beror på att övervakningen av resultaten när det gäller säkerheten inom den civila luftfarten är en integrerad del av unionens regelverk. Den föreslagna åtgärdens effektivitet, när den väl har antagits, kommer att bli föremål för en obligatorisk utvärdering vart femte år, såsom fallet är enligt nuvarande förordning (EG) nr 216/2008.

Byråns årliga rapporteringskrav omfattar utarbetandet av den konsoliderade årliga verksamhetsrapporten och de slutliga räkenskaperna.

2.2. Administrations- och kontrollsystem

2.2.1. Risker som identifierats

Inga.

2.2.2. Uppgifter om det interna kontrollsystemet

Som unionsorgan tillämpar Easa de tillämpliga kontrollmetoderna för decentraliserade byråer som fastställts redan i förordning (EG) nr 216/2008.

I budgetförordningen för Easa, som bygger på rambudgetförordningen för gemenskapsorgan, föreskrivs utnämningen av en internrevisor och internrevisionskrav.

2.2.3. Beräknade kostnader för och fördelar med kontroller – bedömning av förväntad risk för fel

Ej tillämpligt.

2.3. Åtgärder för att förebygga bedrägeri och oegentligheter/oriktigheter

Beskriv förebyggande åtgärder (befintliga eller planerade)

Artikel 111 i den föreslagna förordningen gäller bedrägeribekämpning. Den gör förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 om utredningar som utförs av Olaf tillämplig på Easa och ger Olaf och revisionsrätten rätt att utföra ytterligare revisioner och utredningar. Artikelns motsvarar malltexten för decentraliserade byråer.

Dessutom antog Easa en strategi för bedrägeribekämpning den 9 december 2014.

3. BERÄKNADE BUDGETKONSEKVENSER AV FÖRSLAGET ELLER INITIATIVET

3.1. Berörda rubriker i den fleråriga budgetramen och budgetrubriker i den årliga budgetens utgiftsdel

- Befintliga budgetrubriker (även kallade ”budgetposter”)

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ av anslag	Bidrag			
	Nummer [Beteckning.....]]	Diff./Icke-diff ³⁶	från Efta-länder ³⁷	från kandidat-länder ³⁸	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budget-förordningen
1 Smart tillväxt för alla a) Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning	06 02 02 Europeiska byrån för luftfartssäkerhet	Differentierade	JA	NEJ	JA*	NEJ

- * Bidrag från Schweiz i enlighet med beslut nr 1/2007 (2008/100/EG)

- Nya budgetrubriker som föreslås Ej tillämpligt

Redovisa enligt de berörda rubrikerna i den fleråriga budgetramen i nummerföljd

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Budgetrubrik	Typ of anslag	Bidrag			
	Nummer Rubrik.....	Diff./Icke-diff.	från Efta-länder	från kandidat-länder	från tredje-länder	enligt artikel 21.2 b i budget-förordningen
	[XX.YY.YY.YY]		JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ	JA/NEJ

³⁶ Differentierade respektive icke-differentierade anslag.

³⁷ Efta: Europeiska frihandelssammanslutningen.

³⁸ Kandidatländer och i förekommande fall potentiella kandidatländer i västra Balkan.

3.2. Beräknad inverkan på utgifterna

3.2.1. Sammanfattning av den beräknade inverkan på utgifterna³⁹

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Rubrik i den fleråriga budgetramen	Nummer 1a	Rubrik 1a Konkurrenskraft för tillväxt och sysselsättning
------------------------------------	-----------	---

GD: MOVE			År n ⁴⁰	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			TOTALT
• Driftsanslag										
Budgetrubrik nr 06 02 02	Åtaganden	(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				Förslag som pågår under en obegränsad tid
	Betalningar	(2)	36,445	36,915	36,963	37,674				Förslag som pågår under en obegränsad tid
Anslag av administrativ natur som finansieras genom ramanslagen för vissa operativa program ⁴¹ Ej tillämpligt										
Budgetrubrik (nr)		(3)								
TOTALA anslag för GD MOVE	Åtaganden	=1	36,445	36,915	36,963	37,674				Förslag som pågår under en obegränsad tid

³⁹ Utgifter justeras enligt överenskommelsen mellan kabinetten om ytterligare tjänster och kontraktsanställda.

⁴⁰ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

⁴¹ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

	Betalningar	=2	36,445	36,915	36,963	37,674				Förslag som pågår under en obegränsad tid
--	-------------	----	--------	--------	--------	--------	--	--	--	---

TOTALA anslag för RUBRIK 1a i den fleråriga budgetramen	Åtaganden		36,445	36,915	36,963	37,674				Förslag som pågår under en obegränsad tid
	Betalningar		36,445	36,915	36,963	37,674				Förslag som pågår under en obegränsad tid

Rubrik i den fleråriga budgetramen	5	”Administrativa utgifter”
---	----------	---------------------------

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
GD: MOVE							
• Personalresurser Beräkningsgrund: Nuvarande budget för personal vid GD MOVE som arbetar med förordning (EG) nr 216/2008 och Easa- relaterade frågor (7 heltidsekvivalenter x 132 000 euro/år = 924 000 euro)		0,924	0,924	0,924	0,924		Förslag som pågår under en obegränsad tid
• Övriga administrativa utgifter		0	0	0	0		
TOTALT GD MOVE	Anslag	0,924	0,924	0,924	0,924		Förslag som pågår under en obegränsad tid

TOTALA anslag Utanför RUBRIK 5 i den fleråriga budgetramen	(summa åtaganden = summa betalningar)	0,924	0,924	0,924	0,924			
---	--	-------	-------	-------	-------	--	--	--

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

		År n ⁴²	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	--	---------------

⁴²

Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

TOTALA anslag för RUBRIKERN 1–5 i den fleråriga budgetramen	Åtaganden	37,369	37,839	37,887	38,598				Förslag som pågår under en obegränsad tid
	Betalningar	37,369	37,839	37,887	38,598				Förslag som pågår under en obegränsad tid

3.2.1.1 Utkast till tjänsteförteckning för Easa 2017–2020

Föreslagen personal för Easa 2017–2020 (totalt)*	2016**	2017	2018	2019	2020
Lönegrad AD	548	541	540	540	540
Nya med AD-lönegrad		5			
Lönegrad AD totalt	548	546	540	540	540
Lönegrad AST	128	123	118	118	118
Nya med AST-lönegrad	128	123	118	118	118
Lönegrad AST totalt					
TOTALT tjänster i tjänsteförteckningen	676	669	658	658	658

* Dessa siffror kommer att justeras mot bakgrund av ett system med flexibilitet för tjänster med anknytning till avgifter som ska tas fram på grundval av en uppsättning indikatorer för arbetsbelastning och effektivitet hos byrån, som ska godkännas av kommissionen. Senast vid tidpunkten för antagandet av budgetförslaget för 2017 kommer kommissionen att lägga fram en reviderad finansieringsöversikt om hur ett system med flexibilitet för tjänster med anknytning till avgifter skulle fungera i praktiken och vilken motsvarande effekt på byråns tjänsteförteckning detta skulle få. I väntan på resultaten av det pågående arbetet fastställs i den finansieringsöversikt för rättsakt som åtföljer detta förslag ett stabilt tillstånd för det antal poster som rör avgifter, på grundval av kommissionens meddelande om programmeringen av mänskliga och ekonomiska resurser för de decentraliserade byråerna 2014–2020 anpassat till de beslut som fattades av budgetmyndigheten under budgetförfarandet för 2016 och tidigare budgetförfaranden.

** Siffrorna för 2016 är föremål för budgetmyndighetens antagande av den slutliga budgeten. Siffrorna för åren 2017–2020 kan behöva anpassas efter antagandet av den slutliga budgeten varje år.

Föreslagen personal för Easa 2017–2020 (EU-bidrag) *	2016	2017	2018	2019	2020
Lönegrad AD	175	177	184	184	184
Nya med AD-lönegrad		5			
Lönegrad AD totalt	175	182	184	184	184
Lönegrad AST	50	46	42	42	42
Nya med AST-lönegrad	50	46	42	42	42
Lönegrad AST totalt					
TOTALT tjänster i tjänsteförteckningen	225	228	226	226	226

* Dessa siffror inbegriper tillämpningen av nedsättningen med 2 % (1 % personalminskning och årlig ”skatt” på 1 % till omfördelningspoolen) fram till 2018, och de ytterligare tjänster som planeras för TCO och RPAS som anges i bilaga I till meddelandet om programmeringen av mänskliga och ekonomiska resurser (COM(2013)519).

Föreslagen personal för Easa 2017–2020 (avgifter)*	2016	2017	2018	2019	2020
Lönegrad AD	373	364	356	356	356
Nya med AD-lönegrad					
Lönegrad AD totalt	373	364	356	356	356
Lönegrad AST	78	77	76	76	76
Nya med AST-lönegrad	78	77	76	76	76

Lönegrad AST totalt					
TOTALT tjänster i tjänsteförteckningen	451	441	432	432	432

* Dessa siffror kommer att justeras mot bakgrund av ett system med flexibilitet för tjänster med anknytning till avgifter som ska tas fram på grundval av en uppsättning indikatorer för arbetsbelastning och effektivitet hos byrån, som ska godkännas av kommissionen. Senast vid tidpunkten för antagandet av budgetförslaget för 2017 kommer kommissionen att lägga fram en reviderad finansieringsöversikt om hur ett system med flexibilitet för tjänster med anknytning till avgifter skulle fungera i praktiken och vilken motsvarande effekt på byråns tjänsteförteckning detta skulle få. I väntan på resultaten av det pågående arbetet fastställs i den finansieringsöversikt för rättsakt som åtföljer detta förslag ett stabilt tillstånd för det antal poster som rör avgifter, på grundval av kommissionens meddelande om programmeringen av mänskliga och ekonomiska resurser för de decentraliserade byråerna 2014–2020 och anpassat till de beslut som fattades av budgetmyndigheten under budgetförfarandet för 2016 och tidigare budgetförfaranden.

3.2.2. Beräknad inverkan på driftsanslagen

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att driftsanslag tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att driftsanslag tas i anspråk⁴³ enligt följande:
- (Beräkningsgrund: sammanlagd genomsnittlig kostnad för 1 heltidsekvivalent: 132 000 euro)

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Mål- och resultatbeteckning			År n		År n+1		År n+2		År n+3		För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)						TOTALT	
	RESULTAT																	
			Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
SPECIFIKT MÅL nr 1 ⁴⁴ Ta bort onödiga krav och se till att reglerna står i proportion till de risker som är förknippade med olika typer av luftfartsverksamhet.			Inga ytterligare konsekvenser för Easa eftersom resultat kommer att absorberas av befintliga anslag.															
Delsumma för specifikt mål nr 1			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SPECIFIKT MÅL nr 2 Se till att ny teknik och marknadsutveckling integreras effektivt och övervakas på ett ändamålsenligt sätt.			Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad

⁴³ Anslagen kan justeras med hänsyn till överenskommelsen mellan kabinetten om ytterligare tjänster och kontraktsanställda.

⁴⁴ Mål som redovisats under punkt 1.4.2: ”Specifikt/specifika mål...”.

Ny rättslig ram för obemannade luftfartyg																
Delsumma för specifikt mål nr 2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
SPECIFIKT MÅL nr 3 Fastställa en gemensam process för säkerhetsledning för unionen och medlemsstaterna för att tillsammans kartlägga och minska riskerna för den civila luftfarten.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
Europeisk databas (art. 28): grundläggande data för beslutsfattande och övervakning (inkl. en kontraktsanställd/år, engångskostnader för IT på 0,3 miljoner euro år n och n+1 och		0,535		0,570		0,270		0,270								Förslag som pågår under en obegränsad tid
”Stordata”: Data och analyser för det europeiska luftfartssystemet (personalkostnader på 2 heltidsekvivalenter + 1 kontraktsanställd/år, exklusive driftskostnader)		0,167		0,334		0,334		0,334								Förslag som pågår under en obegränsad tid
Delsumma för specifikt mål nr 3		0,702		0,904		0,604		0,604								Förslag som pågår under en obegränsad tid
SPECIFIKT MÅL nr 4 Åtgärda brister i regleringssystemet och säkerställa dess konsekvens.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad

Markttjänster: Upprätta och underhålla ett system för gemensamma krav (art. 11) (personalkostnader på 1 heltidsekvivalent/år)		0,066		0,132		0,132		0,132								Förslag som pågår under en obegränsad tid
Harmonisering av säkerhets- och skyddsaspekter. Stöd till reglering och inspektioner (art. 40) (personalkostnader på 1 heltidsekvivalent/år)		0,066		0,132		0,132		0,132								Förslag som pågår under en obegränsad tid
Nya europeiska certifieringskrav för miljöskydd och rapportering (art. 39) (inkl. 1 heltidsekvivalent/år och årliga IT-kostnader på 0,15 miljoner euro)		0,216		0,282		0,282		0,282								Förslag som pågår under en obegränsad tid
Delsumma för specifikt mål nr 4		0,348		0,546		0,546		0,546								Förslag som pågår under en obegränsad tid
SPECIFIKT MÅL nr 5 Skapa ett effektivt fungerande system för sammanslagning och gemensamt utnyttjande av resurser mellan medlemsstaterna och byrån	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Antal	Kostn.	Totalt antal	Total kostnad
Främjande av risk- och resultatbaserade tillsynsmetoder		0,100		0,100		0,100		0,100								0,400

Expertpool (art. 17) (inkl. en kontraktsanställd, engångskostnader på 0,1 miljoner euro år n och n + 1 och årliga driftskostnader på 5 000 euro)		0,140		0,175		0,075		0,075								Förslag som pågår under en obegränsad tid
Inrättande av en ram för delegering av ansvar (art. 18)		0,175		0,175		0,00		0,00								0 350
Säkerställa gemensamma utbildningsnormer (art. 43) (inkl. 43 kontraktsanställda/år och engångskostnader för utbildningsmaterial under år n och n + 1 på 0,075 miljoner euro)		0,11		0,145		0,070		0,070								Förslag som pågår under en obegränsad tid
Delsumma för specifikt mål nr 5		0,525		0,595		0,245		0,245								
TOTALA KOSTNADER		1,575		2,045		1,395		1,395								

3.2.3. Beräknad inverkan på anslag av administrativ natur

3.2.3.1. Sammanfattning

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att anslag av administrativ natur tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att anslag av administrativ natur tas i anspråk enligt följande:
- Beräkningsgrund: Nuvarande budget för personal vid GD MOVE som arbetar med förordning (EG) nr 216/2008 och Easa-relaterade frågor (7 heltidsekvivalenter x 132 000 euro/år = 924 000 euro)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n ⁴⁵	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)	TOTALT
--	-----------------------	-----------	-----------	-----------	--	--------

RUBRIK 5i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	0,924	0,924	0,924	0,924				
Övriga administrativa utgifter	0	0	0	0				
Delsumma RUBRIK 5i den fleråriga budgetramen	0,924	0,924	0,924	0,924				

för belopp utanför RUBRIK 5 ⁴⁶ i den fleråriga budgetramen								
Personalresurser	0	0	0	0				
Andra utgifter av administrativ natur	0	0	0	0				
Delsumma för belopp utanför RUBRIK 5i den fleråriga budgetramen	0	0	0	0				

TOTALT	0,924	0,924	0,924	0,924				
---------------	-------	-------	-------	-------	--	--	--	--

Personalbehov och andra administrativa kostnader ska täckas genom anslag inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

⁴⁵ Med år n avses det år då förslaget eller initiativet ska börja genomföras.

⁴⁶ Detta avser tekniskt eller administrativt stöd för genomförandet av vissa av Europeiska unionens program och åtgärder (tidigare s.k. BA-poster) samt indirekta och direkta forskningsåtgärder.

3.2.3.2. Beräknat personalbehov

- ☐ Förslaget/initiativet kräver inte att personalresurser tas i anspråk
- ☒ Förslaget/initiativet kräver att personalresurser tas i anspråk enligt följande:

Beräkningarna ska anges i heltidsekvivalenter

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
• Tjänster som tas upp i tjänsteförteckningen (tjänstemän och tillfälligt anställda)							
06 01 01 01 (vid huvudkontoret eller vid kommissionens kontor i medlemsstaterna)	7	7	7	7			
XX 01 01 02 (vid delegationer)	0	0	0	0			
XX 01 05 01 (indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0			
10 01 05 01 (direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0			
• Extern personal (i heltidsekvivalenter)⁴⁷							
XX 01 02 01 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier finansierade genom ramanslaget)	0	0	0	0			
XX 01 02 02 (kontraktsanställda, lokalanställda, nationella experter, vikarier och unga experter som tjänstgör vid delegationerna)	0	0	0	0			
XX 01 04 åå⁴⁸	0	0	0	0			
	0	0	0	0			
XX 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med indirekta forskningsåtgärder)	0	0	0	0			
10 01 05 02 (kontraktsanställda, nationella experter och vikarier som arbetar med direkta forskningsåtgärder)	0	0	0	0			
Annan budgetrubrik (ange vilken)							
TOTALT	7	7	7	7			

XX motsvarar det politikområde eller den avdelning i budgeten som avses.

Personalbehoven ska täckas med personal inom generaldirektoratet som redan har avdelats för att förvalta åtgärden i fråga, eller genom en omfördelning av personal inom generaldirektoratet, om så krävs kompletterad med ytterligare resurser som kan tilldelas det förvaltande generaldirektoratet som ett led i det årliga förfarandet för tilldelning av anslag och med hänsyn tagen till begränsningar i fråga om budgetmedel.

Beskrivning av arbetsuppgifter:

Tjänstemän och tillfälligt anställda	Personal vid GD MOVE som arbetar med frågor som rör säkerhet inom civil luftfart, miljöskydd inom luftfarten och Easa, bland annat följande: - Antagande och genomförande av åtgärder till följd av Easas rekommendationer (kommissionens beslut och förordningar). - Administrativ samordning och kontroll över Easa: arbetsprogram, fleråriga planer för
--------------------------------------	---

⁴⁷ [Denna fotnot förklarar vissa initialförkortningar som inte används i den svenska versionen].
⁴⁸ Särskilt tak för finansiering av extern personal genom driftsanslag (tidigare s.k. BA-poster).

	personalpolitiken, sammanträden i styrelsen och kommittéer. - Utveckling och samordning av politiken på området. - Ansvarsuppgifter när det gäller ekonomi och redovisning för Easa på kommissionsnivå (budget, ansvarsfrihet osv.).
Extern personal	

3.2.4. Förenlighet med den gällande fleråriga budgetramen

- ☐ ☐ Förslaget/initiativet är förenligt med den gällande fleråriga budgetramen
- ☒ Förslaget/initiativet kräver omfördelningar under den berörda rubriken i den fleråriga budgetramen

Förklara i förekommande fall vilka ändringar i planeringen som krävs, och ange berörda budgetrubriker och belopp⁴⁹.

Budgetrubrik: 06 02 02

i milj. euro

n: 36,445

n+1: 36,915

n+2: 36,963

n+3: 37,674

- ☐ ☐ Förslaget/initiativet förutsätter att flexibilitetsmekanismen utnyttjas eller att den fleråriga budgetramen revideras.

Beskriv behovet av sådana åtgärder, och ange berörda rubriker i budgetramen, budgetrubriker i den årliga budgeten samt belopp.

3.2.5. Bidrag från tredje part

- Det ingår inga bidrag från tredje part i det aktuella förslaget eller initiativet
- Förslaget eller initiativet kommer att medfinansieras enligt följande:

Anslag i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)			Totalt
Bidrag från EES-/Efta-länder utom Schweiz*	1,070	1,070	1,054	1,073				
Bidrag från Schweiz**	1,0	1,0	1,0	1,0				
TOTALA anslag som tillförs genom medfinansiering	2,070	2,070	2,054	2,073				

* Baserat på antagandet om ett bidrag på 2,76 % av EU:s årliga bidrag. Vid beräkningen antas inkomsterna avsatta för särskilda ändamål från tidigare års överskott vara 0.

** Uppskattning enligt beslut nr 1/2007 av gemenskapens och Schweiz gemensamma luftfartskommitté som inrättas i avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart (2008/100/EG)

⁴⁹ Belopp att justera enligt överenskommelsen mellan kabinetten om ytterligare tjänster och antalet kontraktsanställda.

3.3. Beräknad inverkan på inkomsterna

- ☒ Förslaget/initiativet påverkar inte budgetens inkomstsida.
- ☐ ☐ Förslaget/initiativet påverkar inkomsterna på följande sätt:
 - ☐ ☐ Påverkan på egna medel
 - ☐ ☐ Påverkan på ”diverse inkomster”

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik i den årliga budgetens inkomstdel:	Belopp som förts in för det innevarande budgetåret	Förslagets eller initiativets inverkan på inkomsterna ⁵⁰						
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	För in så många år som behövs för att redovisa inverkan på resursanvändningen (jfr punkt 1.6)		
Artikel								

Ange vilka budgetrubriker i utgiftsdelen som berörs i de fall där inkomster i diversekategorin kommer att avsättas för särskilda ändamål.

--

Ange med vilken metod inverkan på inkomsterna har beräknats.

--

⁵⁰

När det gäller traditionella egna medel (tullar och sockeravgifter) ska nettobeloppen anges, dvs. bruttobeloppen minus 25 % avdrag för uppbördskostnader.