



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 25.6.2008
KOM(2008) 390 endelig

2008/0128 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

**om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser,
lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af Rådets direktiv 2006/23/EF**

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2008) 2086}

{SEK(2008) 2087}

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) blev oprettet ved forordning (EF) nr. 1592/2002¹, som trådte i kraft i september 2002. Den oprindelige forordning overdrog opgaver inden for to områder til agenturet, nemlig luftdygtighed og miljøcertificering af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur, der sammen med de organisationer, som er ansvarlige for deres udformning, fremstilling og vedligehold, nu skal overholde de fælles bindende regler, som Kommissionen har vedtaget².

Agenturet stiller den nødvendige ekspertise til rådighed for Kommissionen, herunder bl.a. i forbindelse med dens lovgivnings- og forskriftsmæssige opgaver. Agenturet skal desuden iværksætte en ordning for tilsyn med anvendelsen af fællesskabslovgivningen, bedømme virkningerne af denne og fremsætte relevante forslag i denne forbindelse. Certifikater og godkendelser af materiel og organisationers overensstemmelse med de fælles regler udstedes enten af EASA eller af de kompetente nationale myndigheder: EASA foretager typegodkendelse af materiel og udsteder certifikater for organisationer i tredjelande; de nationale myndigheder udsteder individuelle certifikater og godkendelser for de fleste af de organisationer, der er beliggende på deres territorium, på grundlag af fælles regler og under EASA's tilsyn.

Forordning (EF) nr. 216/2008³ udvidede EASA's opgaver til at omfatte flyveoperationer, pilotcertifikater og – inden for rammerne af Chicagokonventionen – sikkerheden for tredjelandes luftfartøjer. Opgaverne omfatter bl.a. standardinspektioner og sikkerhedstilsyn, herunder især ansvaret for rampeinspektioner.

2. DE AKTUELLE PROBLEMER

Kommissionen har altid bestræbt sig på, at der sideløbende med gennemførelsen af det indre marked for lufttransport skal opstilles og gennemføres fælles sikkerhedsregler på et højt og ensartet niveau i alle medlemsstater.

Det nuværende høje sikkerhedsniveau skal bibeholdes og forbedres for at afbøde de sikkerhedsrisici, der udgøres af voksende trafikmængder og perioder med overbelastning. Det er også vigtigt at integrere sikkerhedsaspekter i initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum for at sikre at sammenlægningen af luftrummet ikke påvirker ulykkestallene negativt.

Det næste skridt i denne retning er at udvide EASA's kompetenceområde, så det omfatter flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS).

3. UDTALELSE FRA DET EUROPÆISKE LUFTFARTSSIKKERHEDSAGENTUR OG HØRING AF INTERESSEPARTERNE

Før Kommissionen fremsætter et sådant forslag, skal den ifølge artikel 19 i forordning 216/2008 indhente en udtalelse fra EASA. Agenturet skal på sin side, i overensstemmelse

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

² Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 (EUT L 243 af 27.9.2003, s. 6) og Kommissionens forordning nr. 2042/2003 af 20. november 2003 (EUT L 315 af 28.11.2003, s. 1) vedrørende henholdsvis certificering og vedligeholdelse af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF.

med sine interne regler⁴ og international praksis på området, foretage en grundig høring af samtlige interesseparter og tage de bemærkninger i betragtning, det modtager, før det afgiver sin udtalelse. Det udsendte derfor to meddelelser om foreslåede ændringer, en om flyvepladser og en om ATM/ANS. Der indgik flere end 3 500 bemærkninger hertil.

Agenturet undersøgte spørgsmålene på grundlag af disse bemærkninger. Den 6. december 2007 fremsendte den en udtalelse vedrørende flyvepladser til Kommissionen. Udtalelsen om lufttrafikstyring og luftfartstjenester fulgte den 15. april 2008.

Høringerne viste, at der var bred konsensus om at afslutte den proces, der blev indledt i 2002, ved at udvide EASA's kompetenceområde til at omfatte flyvepladser og ATM/ANS og dermed gøre agenturet til vogteren af sikkerhedsforskrifterne i den europæiske luftfart. Det blev også understreget, at det er nødvendigt at sørge for et effektivt samspil med udviklingen af det fælles europæiske luftrum.

4. KONSEKVENSANALYSE

Forud for udarbejdelsen af dette lovforslag har Kommissionens tjenestegrene gennemført en konsekvensanalyse. Konsekvensanalysen bygger på resultaterne af den indledende konsekvensanalyse, som Kommissionen igangsatte i 2005, og som var udarbejdet af en uafhængig konsulent, samt EASA's konsekvensvurdering af lovgivningen. I forbindelse med konsekvensanalysen blev en række muligheder overvejet:

- A Unklade at handle
- B Udvide EASA's kompetenceområde
- C Udvide omfanget af den nuværende ordning, så der kan udstedes mandater til Eurocontrol
- D Oprette et nyt agentur
- E Udvide EASA's kompetenceområde og medtage yderligere områder, der går ud over, hvad der foreslås i løsning B

Alle løsninger blev sammenlignet med løsningen "undlade at handle" som benchmark med henblik på at analysere deres sikkerhedsmæssige, økonomiske, miljømæssige, sociale og andre virkninger. Sammenligningen viste meget tydeligt, at den foretrukne løsning er at udvide EASA's beføjelser til at omfatte det reguleringsmæssige ansvar for flyvepladser og ATM/ANS. Denne løsning viste sig ikke at have nogen negative virkninger på de nævnte områder.

Udvalget for Konsekvensanalyse afgav en positiv udtalelse den 23. april 2008.

5. FORSLAG TIL FORORDNING

5.1. Middel og metode

En udvidelse af anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 216/2008 er også den mest hensigtsmæssige måde at udvide de fælles regler til at omfatte sikkerheden for flyvepladser, lufttrafikstyring (ATM) og luftfartstjenester (ANS), fordi EASA tildeles nye opgaver inden

⁴ Afgørelse MB/7/03 af 27. juni 2003 om agenturets procedurer for udarbejdelse af udtalelser, certificeringsspecifikationer og vejledende materiale, vedtaget i henhold til artikel 43 i forordning (EF) nr. 1592/2002.

for disse områder, herunder navnlig i forbindelse med lovgivning, standardinspektioner og – omdend i begrænset omfang - certificering.

For så vidt angår flyvepladssikkerhed, er målet at sikre, at de væsentlige krav og de dertil hørende gennemførelsesbestemmelser for flyvepladser, flyvepladsudstyr, organisationer og personale bygger på de relevante ICAO-standarder. I forbindelse med flyvepladsudstyr indføres der procedurer og krav, så det undgås at eksisterende regler duplikeres, hvad enten de findes i et direktiv efter den nye metode eller gennemførelsesbestemmelserne for det fælles europæiske luftrum. Endelig vil der – efter behov - blive anvendt standarder udstedt af anerkendte standardiseringsorganer som ISO, CEN, CENELEC, ETSI eller EUROCAE.

For ATM/ANS vil det være nødvendigt at samordne de væsentlige krav og gennemførelsesbestemmelserne ordentligt med forskrifterne for det fælles europæiske luftrum og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Målet er at sikre, at de kommende EASA-gennemførelsesbestemmelser bygger på de nuværende bestemmelser for det fælles europæiske luftrum, herunder navnlig de gennemførte ESARR (Eurocontrol Safety Regulatory Requirements). Med henblik herpå udformes der overgangsordninger, som skal sikre kontinuiteten for godkendelser, der allerede er udstedt i henhold til bestemmelserne for det fælles europæiske luftrum.

5.2. Indhold

5.2.1. Ændringer i forhold til agenturets udtalelse

I det store hele er agenturets to udtalelser fulgt. På en række punkter peger de på flere forskellige måder at opfylde sikkerhedsmålene. Kommissionen har ved valget mellem de forskellige muligheder fulgt principperne for god forvaltningsskik for at udnytte ressourcerne bedst muligt og følge subsidiaritetsprincippet og proportionalitetsprincippet.

5.2.2. Udvidelse af forordningens anvendelsesområde

Omfanget af fælles foranstaltninger fremgår af forordning 216/2008. Enhver udvidelse af forordningen skal klart angive, hvilke infrastrukturer, materiel, systemer, udstyr, personer eller organisationer, der berøres, og følgelig vil være underlagt forordningens krav og i givet fald gennemførelsesbestemmelserne dertil. Omvendt forbliver alt af ovennævnte, der ikke er omfattet af Fællesskabets kompetencer, medlemsstaternes ansvar, og disse vil skulle træffe passende foranstaltninger til at bibeholde det sikkerhedsniveau, som deres borgere forventer.

5.2.2.1. Flyvepladser

Med henblik på at forbedre sikkerheden, navnlig på flyvepladser og i deres omgivelser, vil forslaget betyde en udvidelse af de fælles regler til at omfatte flyvepladser. De vigtigste punkter er:

- Alle flyvepladser, der er åbne for offentligheden, og som kan betjene IFR-flyvninger eller luftfartøjer over en vis vægt, skal omfattes af Fællesskabets lovgivning.
- Der skal i et supplerende bilag til grundforordningen fastsættes specifikke fælles væsentlige krav om fysiske kendetegn, infrastruktur, flyvepladsudstyr, drift og administration samt afbødning af risici, der forekommer i flyvepladsers umiddelbare nærhed.
- Flyvepladsejere, flyvepladsoperatører, organisationer eller personale, der leverer tjenester eller udstyr, som kan påvirke sikkerheden i forbindelse med flyvepladsens drift, skal under medlemsstaternes kontrol og tilsyn sørge for, at disse væsentlige krav gennemføres.
- Flyvepladsoperatører skal vedtage og gennemføre styringssystemer, som også omfatter sikkerhedsaspekter.

- Agenturet får bl.a. til opgave at udarbejde udkast til gennemførelsesbestemmelser og certificeringsspecifikationer, analysere sikkerheden og foretage standardinspektioner.
- Kommissionen bemyndiges til at vedtage gennemførelsesbestemmelser, som indeholder de detaljerede krav, de ovennævnte organisationer og personer skal overholde, og til at fastlægge de relevante certificeringsprocedurer.
- Gennemførelsesbestemmelserne afpasses efter flyvepladsens kompleksitet under hensyntagen til arten og mængden af dens aktiviteter; de bør svare til ICAO's relevante normer og anbefalet praksis (SARP).
- Agenturet bemyndiges til at vedtage certificeringsspecifikationer, der anvendes i certificeringsprocessen, for at de væsentlige krav kan gennemføres på en fleksibel måde, samtidig med at der opnås et ensartet sikkerhedsniveau.
- Flyvepladsens udformning og drift certificeres hver for sig, men der kan udstedes et enkelt certifikat, når flyvepladsens ejer og operatør er samme person.
- Operatører af flere flyvepladser, der har oprettet passende centrale funktioner, kan anmode om et enkelt certifikat, som dækker driften og administrationen af alle de flyvepladser, de er ansvarlige for.
- Overensstemmelseskontrollen af flyvepladsens udstyr indgår afhængigt af den påtænkte anvendelse i certificeringen af flyvepladsens udformning eller dens operatør, hvorimod sikkerhedskritisk udstyr kan underlægges specifikke certificeringsordninger, hvor der eventuelt kræves godtgørelse af konstruktørens og fabrikantens kompetence, såfremt det fremgår af gennemførelsesbestemmelserne, efter en nærmere undersøgelse af, hvilke sikkerhedsmæssige og økonomiske fordele der er forbundet med dette.

5.2.2.2 ATM/ANS

Forslaget til forordning bør skabe retsgrundlaget for at sikre, at sikkerheden og luft/jordinteroperabiliteten i forbindelse med lufttrafikstyring og luftfartstjenester organiseres inden for rammerne af EASA-systemet. Med henblik herpå omfatter forslaget følgende:

- Hele det luftrum, som traktaten finder anvendelse på, og hele det luftrum, hvor forordning (EF) nr. 551/2004 finder anvendelse, omfattes af fællesskabslovgivningen.
- Specifikke fælles væsentlige krav med henblik på at reducere alle sikkerhedsrisici i forbindelse med brugen af luftrummet indføres som et yderligere bilag til grundforordningen.
- Brugen af enhver luftrumsblok styres af et driftskoncept, der udformes med henblik på at mindske risikoen for sammenstød mellem luftfartøjer og mellem luftfartøjer og jorden.
- Luftrumsbrugere skal overholde de regler, der er udstedt med henblik på overholdelse af de driftskoncepter, der gælder i det luftrum, hvori de opererer, og de skal gøre brug af de tjenester, der obligatorisk gælder for brugen af det pågældende luftrum.
- Organisationer og personale, der er involveret i ATM/ANS-tjenester, bliver ansvarlige for implementeringen af de gældende væsentlige krav.
- Flyveledere og organisationer, der er involveret i deres træning, skal certificeres.
- Systemer og komponenter, der anvendes ved ydelse af ATM/ANS-tjenester, skal overholde passende sikkerhedskrav, når deres afgørende betydning for sikkerheden gør dette berettiget.

- Kommissionen gives beføjelse til at vedtage gennemførelsesbestemmelser, der definerer de detaljerede krav, som ovennævnte organisationer, personale og systemer og komponenter skal overholde, samt – hvor dette er relevant - de certificeringsprocedurer, der skal gælde.
- Sådanne gennemførelsesbestemmelser skal stå i et rimeligt forhold til, hvor kompleks den regulerede aktivitet er, eller hvor afgørende det pågældende system eller komponent er for sikkerheden; de skal som udgangspunkt baseres på de tilsvarende bestemmelser i forordningerne om det fælles europæiske luftrum og gennemførelsesbestemmelserne hertil, herunder navnlig de gennemførte ESARR. Med henblik herpå udformes der overgangsordninger, som skal sikre kontinuiteten for godkendelser, der allerede er udstedt i henhold til bestemmelserne for det fælles europæiske luftrum.
- Tilsynet med, at organisationer overholder de væsentlige krav og de dertil knyttede gennemførelsesbestemmelser, varetages af medlemsstaternes kompetente myndigheder; dette gælder dog ikke tilsynet med organisationer, der er hjemmehørende i tredjelande, eller som yder tjenester i mere end tre medlemsstater, idet dette tilsyn varetages af agenturet.
- Agenturet får bl.a. til opgave at udarbejde udkast til gennemførelsesbestemmelser og certificeringsspecifikationer, analysere sikkerheden og foretage standardinspektioner hos de nationale kompetente myndigheder.
- Ydere af ATM/ANS-tjenester skal vedtage og gennemføre styringssystemer, som også omfatter sikkerhedsaspekter og skal certificeres; dette gælder dog ikke tjenesteydere, der alene leverer flyveinformation eller forpladstjenester på flyvepladser, idet disse blot skal afgive en erklæring om deres kompetencer.
- Mens kontrollen med, at systemer og komponenter overholder kravene, skal indgå som led i certificeringen af ydere af ATM/ANS-tjenester, vil sikkerhedskritisk udstyr – når dette er specificeret i gennemførelsesbestemmelserne, og der er foretaget en grundig vurdering af de sikkerhedsmæssige og økonomiske fordele ved at gøre dette - kunne underkastes specifikke certificeringsordninger, der eventuelt kan indebære, at konstruktører og producenter skal dokumentere deres kompetencer.

5.2.3. Andre ændringer i forordningen

Udover de nye artikler i forbindelse med flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester og de dertil hørende bilag har det været nødvendigt at ændre nogle artikler for at tage behørigt hensyn til de nye opgaver.

6. SAMMENLIGNINGSTABEL OVER DEN NYE OG DEN TIDLIGERE NUMMERERING AF ARTIKLERNE MED ANGIVELSE AF ÆNDRINGERNE I FORHOLD TIL FORORDNING (EF) NR. 216/2008

Nyt nummer	Tidligere nummer	Ændringer
1	1	Anvendelsesområdet udvidet med flyvepladser og ATM/ANS
2	2	Uændret
3	3	Indførelse af nye definitioner og ændring af nogle definitioner

4	4	Stk. 3 ændret
5	5	Stk. 2, litra b) og c) ændret
6	6	Uændret
7	7	Stk. 4 ændret
8	8	Stk. 1, stk. 5, litra a) og g) og stk. 6 ændret
8a	Ny	Flyvepladser
8b	Ny	ATM og ANS
8c	Ny	Flyveledere
8d	Ny	Akkrediterede organer
9	9	Stk. 1 og 5 ændret
10	10	Stk. 1 ændret
11	11	Stk. 4 ændret, og stk. 5, litra a), og stk. 5, litra b), indsat
12	12	Uændret
13	13	Uændret
14	14	Uændret
15	15	Uændret
16	16	Uændret
17	17	Uændret
18	18	Litra c) og d) ændret
19	19	Stk. 2, litra a), ændret
20	20	Uændret
21	21	Uændret
22	22	Uændret

22a	Ny	Certificering af flyvepladsoperatører
22b	Ny	ATM/ANS
22c	Ny	Certificering af flyveledere
22d	Ny	Akkrediterede organer
23	23	Uændret
24	24	Uændret
25	25	Uændret
26	26	Uændret
27	27	Uændret
28	28	Uændret
29	29	Uændret
30	30	Uændret
31	31	Uændret
32	32	Uændret
33	33	Stk. 2, litra c), ændret
34	34	Uændret
35	35	Uændret
36	36	Uændret
37	37	Uændret
38	38	Uændret
39	39	Uændret
40	40	Uændret
41	41	Uændret

42	42	Uændret
43	43	Uændret
44	44	Stk. 1 ændret
45	45	Uændret
46	46	Uændret
47	47	Uændret
48	48	Uændret
49	49	Uændret
50	50	Stk. 2 ændret
51	51	Uændret
52	52	Stk. 1 og 2 ændret
53	53	Uændret
54	54	Uændret
55	55	Stk. 1 ændret
56	56	Uændret
57	57	Uændret
58	58	Uændret
59	59	Uændret
60	60	Uændret
61	61	Uændret
62	62	Uændret
63	63	Uændret
64	64	Uændret

65	65	Uændret
65a	Ny	Ændringer
66	66	Uændret
67	67	Uændret
68	68	Uændret
69	69	Uændret
70	70	Uændret
Bilag I	Bilag I	Uændret
Bilag II	Bilag II	Uændret
Bilag III	Bilag III	Uændret
Bilag IV	Bilag IV	Uændret
Bilag V	Bilag V	Titlen ændret
Bilag Va	Ny	Væsentlige krav til flyvepladser
Bilag Vb	Ny	Væsentlige krav til lufttrafikstyring og luftfartstjenester

7. SUBSIDIARITET OG PROPORCIONALITET

Medlemsstaterne har allerede erklæret sig enig i, at en fællesskabsforanstaltning er den eneste måde, hvorpå man kan opnå et højt og ensartet sikkerhedsniveau.

Forordning (EF) nr. 1592/2002 og forordning (EF) nr. 216/2008 overførte derfor gradvist nogle af medlemsstaternes kompetencer til Fællesskabet.

Der er behov for en foranstaltning på fællesskabsniveau for at nå målet om indførelse og ensartet anvendelse af fælles regler for flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester. Lovforslaget går ikke ud over, hvad der er nødvendigt for at nå dette mål. Det er bl.a. grunden til, at anvendelsesområdet er begrænset til flyvepladser, der er åbne for offentligheden og kan betjene IFR-flyvninger eller luftfartøjer over en vis vægt.

Forordningen indebærer heller ikke, at EASA udfører eller yder tjenester. Der sker kun en ansvarsflytning, som hovedsageligt er begrænset til lovgivning og standardinspektion, medens ansvaret for driftsaktiviteter forbliver i medlemsstaterne. Det er således i overensstemmelse med subsidiaritetsprincippet og proportionalitetsprincippet, som fastsat i artikel 5 i traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab.

8. EVALUERING

Foranstaltningerne i denne forordning samt gennemførelsesbestemmelserne hertil evalueres i overensstemmelse med artikel 62 i forordning (EF) nr. 216/2008.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS FORORDNING

om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 for så vidt angår flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester, og om ophævelse af Rådets direktiv 2006/23/EF

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -
under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 80, stk. 2,
under henvisning til forslag fra Kommissionen⁵,
under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁶,
under henvisning til udtalelse fra Regionsudvalget⁷,
efter proceduren i traktatens artikel 251⁸, og
ud fra følgende betragtninger:

- (1) I sin meddelelse af 15. november 2005 til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget - Udvidelse af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs opgaver - En agenda for 2010⁹ gav Kommissionen udtryk for sine intentioner om gradvis at udvide Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs (i det følgende benævnt 'agenturet') beføjelser i forbindelse med en helhedstilgang til flyveplads/lufthavnssikkerhed og -interoperabilitet, luftfartstjenester (i det følgende benævnt 'ANS') og lufttrafikstyring (i det følgende benævnt 'ATM').
- (2) Den fortsatte vækst i luftfarten i Europa bringer mange udfordringer med sig, især hvad angår de vigtigste sikkerhedsaspekter for flyvepladser og ATM/ANS. Der er derfor behov for risikoafbødende foranstaltninger, som sikrer en samordnet helhedstilgang til regulering i medlemsstaterne.
- (3) Resultaterne af initiativet vedrørende det fælles europæiske luftrum må suppleres med det harmoniserede sikkerhedselement for flyvepladser og ATM/ANS.
- (4) Fællesskabet bør i overensstemmelse med de standarder og den anbefalede praksis, der er fastsat i Chicagokonventionen, vedtage væsentlige krav gældende for luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat, flyvepladser og ATM/ANS-ydelser, væsentlige krav for personer og organisationer, der beskæftiger sig med driften af flyvepladser og levering af ATM/ANS, og væsentlige krav for personer og materiel, der er involveret i

⁵ EUT C, s. .

⁶ EUT C, s. .

⁷ EUT C, s. .

⁸ EUT C, s. .

⁹ KOM(2005) 578.

træning og helbredsundersøgelse af flyveledere. Kommissionen bør have bemyndigelse til at udarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser.

- (5) Det er ikke hensigtsmæssigt at fastsætte fælles regler for alle flyvepladser. Navnlig flyvepladser, som ikke er åbne for offentligheden og flyvepladser, som hovedsageligt anvendes til fritidsflyvning, bør fortsat være underlagt tilsyn i medlemsstaterne uden nogen forpligtelse i henhold til denne forordning for andre medlemsstater til at anerkende sådanne nationale ordninger. Der bør imidlertid træffes forholdsmæssige foranstaltninger til i almindelighed at øge sikkerhedsniveauet inden for fritidsflyvning. Kommissionen genevaluerer på et senere tidspunkt en trinvis udvidelse af anvendelsesområdet til flyvepladser, som ikke er omfattet nu, under fuld hensyntagen til den virkning, dette kan få på de pågældende flyvepladser.
- (6) Luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur, flyvepladser og deres udstyr, operatører inden for erhvervs mæssig lufttransport og drift af flyvepladser, ATM/ANS-systemer og -ydere samt piloter og flyveledere og personer, materiel og organisationer, der er involveret i disses træning og helbredsundersøgelse, bør certificeres eller tildes licenser, når det er påvist, at de overholder de væsentlige krav, som Fællesskabet har fastsat i overensstemmelse med Chicagokonventionens standarder og anbefalede praksis. Kommissionen bør bemyndiges til at udarbejde de nødvendige gennemførelsesbestemmelser til fastsættelse af betingelserne for udstedelse af certifikater eller betingelserne for at erstatte dette med en erklæring om kvalifikationer under hensyntagen til de risici, der er forbundet med de forskellige typer operationer eller tjenester.
- (7) I henhold til Fællesskabets institutionelle system er gennemførelse af fællesskabsretten primært medlemsstaternes ansvar. Certificeringsopgaver i henhold til denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil skal derfor udføres på nationalt plan. I visse klart definerede tilfælde bør agenturet også bemyndiges til at udføre visse certificeringsopgaver som fastsat i denne forordning. Agenturet bør derfor kunne træffe de nødvendige foranstaltninger vedrørende de områder, der er omfattet af forordningen, når det er den bedste fremgangsmåde for at opnå ensartethed og lette det indre markeds funktion.
- (8) De gennemførelsesbestemmelser, som agenturet udarbejder for ATM/ANS, bør baseres på bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum¹⁰, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum¹¹, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum¹² og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske lufttrafikstyringsnet¹³, herunder navnlig de gennemførte ESARR. Med henblik herpå bør der udformes overgangsordninger, som skal sikre kontinuiteten for godkendelser, der allerede er udstedt i henhold til disse bestemmelser.
- (9) Det er et overordnet mål, at overførslen fra medlemsstaterne til agenturet af funktioner og opgaver, herunder dem, der følger af medlemsstaternes samarbejde gennem

¹⁰ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

¹¹ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

¹² EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

¹³ EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26.

Eurocontrol's sikkerhedsregelkommission, bør foregå effektivt uden nogen forringelse af det nuværende høje sikkerhedsniveau og uden nogen negativ indvirkning på certificeringsplanerne. Der bør træffes passende foranstaltninger til at sikre den nødvendige overgang.

- (10) Ved denne forordning fastlægges en hensigtsmæssig og omfattende ramme for fastsættelsen og gennemførelsen af fælles tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart. Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/23/EF af 5. april 2006 om et EF-flyveledercertifikat¹⁴ bør derfor ophæves, uden at dette dog berører den certificering eller licenstildeling til materiel, personer og organisationer, som allerede er sket i overensstemmelse med dette direktiv.
- (11) Ved denne forordning fastlægges en hensigtsmæssig og omfattende ramme for sikkerhedsreguleringen for flyvepladser, lufttrafikstyring og luftfartstjenester og for en helhedstilgang til sikkerheden inden for civil luftfart. Forordning (EF) nr. 549/2004, forordning (EF) nr. 550/2004, forordning (EF) nr. 551/2004 og forordning (EF) nr. 552/2004 bør derfor tilpasses, så de er i overensstemmelse med denne forordning. Kommissionen bør bemyndiges til at foretage disse ændringer. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikkevæsentlige bestemmelser i denne forordning, bør foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF.
- (12) Kommissionen bør også beføjjes til at vedtage gennemførelsesbestemmelser vedrørende udstedelse af licenser til flyveledere og tilhørende godkendelser og vedrørende flyvepladser og flyvepladsoperationer, lufttrafikstyring og luftfartstjenester og tilhørende certifikater, tilsyn og håndhævelse, samt til at vedtage en forordning om agenturets gebyrer og afgifter. Da der er tale om generelle foranstaltninger, der har til formål at ændre ikkevæsentlige bestemmelser i denne forordning, bl.a. ved at supplere den med nye ikkevæsentlige bestemmelser, skal foranstaltningerne vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 5a i afgørelse 1999/468/EF -

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

Artikel 1

I forordning (EF) nr. 216/2008 foretages følgende ændringer:

1) Artikel 1 affattes således:

"Artikel 1 Anvendelsesområde

1. Denne forordning finder anvendelse på:
 - a) konstruktion, fremstilling, vedligeholdelse og anvendelse af luftfartøjsmateriel, -dele og -apparat samt personale og organisationer, der beskæftiger sig med konstruktion, fremstilling og vedligeholdelse af sådant materiel, sådanne dele og sådant apparatur
 - b) personale og organisationer, der beskæftiger sig med luftfartøjsoperationer

¹⁴ EUT L 114 af 27.4.2006, s. 22.

- c) udformning, vedligeholdelse, drift og beskyttelse af flyvepladsers omgivelser samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed
 - d) udformning, fremstilling og vedligeholdelse af flyvepladsudstyr samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed
 - e) udformning, fremstilling og vedligeholdelse af systemer, dele og apparatur til lufttrafikstyring og luftfartstjenester (i det følgende benævnt "ATM/ANS)" samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed
 - f) ATM/ANS samt personale og organisationer, der er beskæftiget hermed.
2. Denne forordning gælder ikke for:
- a) materiel, dele, apparatur, personale og organisationer som nævnt i stk. 1, litra a) og b), når de indgår i militær-, told-, politi-, rednings-, brandsluknings- eller kystvagtoperationer eller lignende opgaver. Medlemsstaterne forpligter sig til at sikre, at der under udførelsen af sådanne opgaver, så vidt det er praktisk gennemførligt, tages behørigt hensyn til denne forordnings formål
 - b) flyvepladser eller dele heraf samt udstyr, personale og organisationer som omhandlet i stk. 1, litra c) og d), når disse udelukkende anvendes af luftfartøjer, som er omfattet af nærværende stykkes litra a)
 - c) ATM/ANS, herunder systemer, dele og apparatur, personale og organisationer som omhandlet i stk. 1, litra e) og f), når disse udelukkende leverer ydelser til luftfartøjer, som er omfattet af nærværende stykkes litra a). Medlemsstaterne sørger for, at de i litra a) omhandlede luftfartøjer holdes adskilt fra andre luftfartøjer."

2) Artikel 3, ændres således:

- a) Litra d) affattes således:

"d) "dele og apparatur": instrumenter, udstyr, mekanismer, dele, apparater, tilbehør, software eller ekstraudstyr, herunder kommunikationsudstyr, som anvendes eller er bestemt til at anvendes ved operationer eller kontrol med et luftfartøj under flyvning. Det omfatter også dele af flyskrog, motorer eller propeller eller udstyr, som anvendes til manøvrering af luftfartøjet fra jorden, og komponenter som defineret i artikel 2, punkt 19, i forordning (EF) nr. 549/2004*

* EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1"

- b) Litra h) affattes således:

"h) "operatør": enhver juridisk eller fysisk person, der opererer eller har til hensigt at operere med et eller flere luftfartøjer eller flyvepladser"

- c) Som litra m) til t) indsættes:

"

- m) "flyveplads" et område på landjorden eller vandet eller en menneskeskabt konstruktion eller et skib, der er specielt indrettet til landing, start og manøvrering af luftfartøjer

- n) "flyvepladsudstyr": udstyr, apparater, tilbehør, software eller ekstraudstyr, som anvendes eller er bestemt til at anvendes ved driften af en flyveplads
- o) "forpladstjeneste": en tjeneste, der ydes med henblik på at styre aktiviteter og luftfartøjers og fartøjers bevægelser på en forplads
- p) "forplads": et afgrænset område, hvor luftfartøjer placeres med henblik på at lade passagerer gå ombord og fra borde, af- og pålæsning af post eller fragt og tankning, parkering eller vedligehold af luftfartøjet
- q) "flyvepladser, der er åbne for offentligheden": flyvepladser, som er medtaget i den officielle luftfartsinformationstjenestes (AIS) publikation, og som tilbyder tjenester til alle brugere uden at diskriminere
- r) "ATM/ANS": lufttrafikstyringsfunktioner som defineret i artikel 2, punkt 10, i forordning (EF) nr. 549/2004, luftfartstjenester som defineret i artikel 2, punkt 4, i samme forordning og tjenester, der består i datatilblivelse og -bearbejdning og formatering og levering af data til luftrumsbrugere til flyvenavigationsformål
- s) "flyveinformationstjeneste": (FIS) en tjeneste, som har til formål at levere rådgivning og informationer, der fremmer en sikker og effektiv afvikling af lufttrafikken
- t) "system": enhver kombination af udstyr og komponenter, jf. definitionen i artikel 2, punkt 19, i forordning (EF) nr. 549/2004."

3) I artikel 4 indsættes følgende stk. 3a og 3b:

- "3a Flyvepladser, der er åbne for offentligheden, og disses udstyr, der er beliggende i et territorium, som er underlagt traktatens bestemmelser, og som kan betjene trafik i overensstemmelse med instrumentflyvereglerne eller luftfartøjer med en højst tilladt startmasse på mindst 2 730 kg, skal overholde denne forordnings bestemmelser. Personale og organisationer, der er involveret i disse flyvepladsers drift, skal overholde denne forordnings bestemmelser.
- 3b ATM/ANS, som leveres i det luftrum, som traktaten finder anvendelse på, og det luftrum, hvor forordning (EF) nr. 551/2004 finder anvendelse, skal overholde denne forordnings bestemmelser. Systemer, dele og apparatur, personale og organisationer, der er involveret i ydelsen af disse ATM/ANS, skal overholde denne forordnings bestemmelser."

4) I artikel 5, stk. 2, erstattes litra b) og c) af følgende:

- "b) De i stk. 5 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for dele og apparatur. Der udstedes et certifikat til dele og apparatur, når ansøgeren har godtgjort, at de(t) pågældende dele og apparatur er i overensstemmelse med de detaljerede luftdygtighedsspecifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav
- c) Der kræves et individuelt luftdygtighedsbevis til hvert enkelt luftfartøj. Beviset udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at luftfartøjet er i overensstemmelse med den typemodel, der er godkendt i dets typecertifikat, og at relevant dokumentation, inspektioner og test viser, at luftfartøjet er driftssikkert. Dette luftdygtighedsbevis forbliver gyldigt, så længe det ikke er suspenderet,

tilbagekaldt eller udløbet, og så længe luftfartøjet vedligeholdes i overensstemmelse med de væsentlige krav til fortsat luftdygtighed, der er fastsat i punkt 1.d) i bilag I og i de foranstaltninger, der vedtages i henhold til stk. 5."

5) Artikel 7, stk. 4, affattes således:

"4. Der kræves et certifikat for hver flyvesimulatræningsanordning, der anvendes til træning af piloter. Dette certifikat udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at anordningen opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de relevante væsentlige krav i bilag III."

6) Artikel 8 ændres således:

a) Stk. 1 affattes således:

"1. Operation af de i artikel 4, stk. 1, litra b) og c), omhandlede luftfartøjer skal opfylde de væsentlige krav i bilag IV og Vb."

b) Stk. 5 ændres således:

i) Litra a) erstattes af følgende:

"a) betingelserne for at operere luftfartøjer i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag IV og Vb"

ii) Litra g) affattes således:

"g) hvordan operationer af luftfartøjer som omhandlet i bilag II, litra a), nr. ii), og litra d) og h), der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, overholder de relevante væsentlige krav i bilag IV og Vb."

c) I stk. 6 tilføjes følgende led:

"- tage hensyn til sikkerhedsaspekter i forbindelse med ATM/ANS."

7) Som artikel 8a til 8d indsættes:

*"Artikel 8a
Flyvepladser*

1. Flyvepladser og flyvepladsudstyr samt driften af flyvepladser skal overholde de væsentlige krav i bilag Va.
2. For flyvepladser, flyvepladsudstyr og driften af flyvepladser godtgøres overholdelsen af de væsentlige krav på følgende måde:
 - a) Der kræves et certifikat for hver flyveplads. Certifikatet og certificering af ændringer i dette certifikat udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at flyvepladsen er i overensstemmelse med det i litra b) beskrevne flyvepladscertificeringsgrundlag, og at flyvepladsen ikke frembyder træk eller karakteristika, som gør den upålidelig at anvende. Certifikatet skal dække flyvepladsen og dens udstyr.
 - b) Certificeringsgrundlaget består af følgende:
 - i) de gældende certificeringsspecifikationer for flyvepladser
 - ii) de bestemmelser, for hvilke et ækvivalent sikkerhedsniveau er blevet accepteret, og

- iii) de særlige detaljerede tekniske specifikationer, der er nødvendige, når konstruktionskarakteristikaene for en bestemt flyveplads eller erfaringer med driften heraf gør, at specifikationer omhandlet i punkt i) er utilstrækkelige eller uhensigtsmæssige til at sikre, at de væsentlige krav i bilag Va er opfyldt.
 - c) De i stk. 3 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for flyvepladsudstyr. Der udstedes et certifikat for flyvepladsudstyr, når ansøgeren har godtgjort, at udstyret er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav.
 - d) Organisationer, der er ansvarlige for drift af flyvepladser, skal godtgøre, at de er kvalificeret og har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Disse kvalifikationer og midler anerkendes ved udstedelse af en godkendelse. De rettigheder, der tildeles den godkendte organisation, og godkendelsens omfang skal præciseres i godkendelsen.
3. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikkevæsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4.

Disse foranstaltninger skal navnlig præcisere:

- a) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af det certificeringsgrundlag, der gælder for en flyveplads
 - b) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af de detaljerede specifikationer, der gælder for flyvepladsudstyr
 - c) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af certifikater for flyvepladser og flyvepladsudstyr, herunder driftsbegrænsninger, der skyldes flyvepladsens specifikke konstruktion
 - d) betingelserne for at drive en flyveplads i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag Va
 - e) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af den i stk. 2, litra d), omhandlede godkendelse
 - f) det ansvar, som påhviler indehavere af certifikater
 - g) de betingelser, hvorunder der skal nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for flyveoperationer af hensyn til luftfartssikkerheden
 - h) de foranstaltninger, som de kompetente myndigheder skal træffe for at beskytte flyvepladser mod aktiviteter og udviklinger, der kan medføre uacceptable risici for luftfarten i deres omgivelser.
4. De i stk. 3 omhandlede foranstaltninger skal:
- a) afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for flyvepladser
 - b) stå i et rimeligt forhold til flyvepladsens størrelse, kompleksitet og typen af operationer, som foregår på flyvepladsen

- c) tage hensyn til erfaringerne på verdensplan med drift af flyvepladser og den videnskabelige og tekniske udvikling
- d) give mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til ulykker og alvorlige hændelser.

Artikel 8b
ATM/ANS

1. Ydelsen af ATM/ANS-tjenester skal opfylde de væsentlige krav i bilag Vb.
2. Der kræves et certifikat for ATM/ANS-ydere. Certifikatet udstedes, når en tjenesteyder har godtgjort, at han har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med hans rettigheder. De rettigheder, der tildeles, og omfanget af de tjenester, der ydes, skal præciseres i certifikatet.
3. Som undtagelse fra stk. 2 afgiver ydere af flyveinformations- og forpladstjenester en erklæring om, at de er kvalificeret og har midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med de tjenester, der ydes.
4. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for organisationer, der beskæftiger sig med udformning, fremstilling og vedligeholdelse af ATM/ANS-systemer, -dele og -apparat. Certifikater for de pågældende organisationer udstedes, når de har godtgjort, at de har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.
5. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for ATM/ANS-systemer, -dele og -apparat. Certifikater for de pågældende systemer, dele og apparatur udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at de(t) pågældende systemer, dele og apparatur er i overensstemmelse med de detaljerede specifikationer, der er udarbejdet for at garantere opfyldelsen af de i stk. 1 nævnte væsentlige krav. Certifikatet kan udstedes af de i artikel 8d omhandlede akkrediterede organer.
6. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikkevæsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4.

Disse foranstaltninger skal navnlig præcisere:

- a) betingelserne for at yde ATM/ANS i overensstemmelse med de væsentlige krav i bilag Vb
- b) betingelserne for fastlæggelsen af og meddelelsen til en ansøger af de detaljerede specifikationer, der skal gælde for ATM/ANS-systemer, -dele og -apparat
- c) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, suspension eller tilbagekaldelse af det certifikat, der er omhandlet i stk. 2 og stk. 4 samt artikel 8d, stk. 2
- d) betingelser, hvorunder de i artikel 8d omhandlede akkrediterede organer, kan udstede de i stk. 5 omhandlede certifikater
- e) det ansvar, som påhviler indehavere af certifikater

- f) vilkårene og procedurerne for erklæringer udstedt af samt tilsyn med de i stk. 3 omhandlede tjenesteydere
 - g) de betingelser, hvorunder der skal nedlægges forbud mod eller fastsættes begrænsninger eller særlige betingelser for flyveoperationer af sikkerhedshensyn.
7. De i stk. 6 omhandlede foranstaltninger skal:
- a) afspejle det aktuelle tekniske niveau og bedste praksis inden for ATM/ANS
 - b) stå i et rimeligt forhold til de ydede tjenesters type og kompleksitet
 - c) tage hensyn til erfaringerne på verdensplan med ATM/ANS og den videnskabelige og tekniske udvikling
 - d) udvikles på grundlag af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004, (EF) nr. 550/2004**, (EF) nr. 551/2004*** og (EF) nr. 552/2004**** og omfatte overgangsordninger for godkendelser, der allerede er tildelt i henhold til disse forordninger
 - e) give mulighed for omgående at gribe ind over for fastslåede årsager til ulykker og alvorlige hændelser.
8. Ved gennemførelsen af forordning (EF) nr. 549/2004 tager medlemsstaterne og Kommissionen navnlig hensyn til følgende:
- a) Styringen af et bestemt luftrum skal tage hensyn til det pågældende luftrums kompleksitet og de forventede trafikforhold, f.eks. trafikdens tæthed og art samt alle andre operationelle hensyn. Den skal navnlig:
 - i) præcisere luftrumets udformning, herunder den underliggende funktionelle arkitektur og dertil hørende processer
 - ii) præcisere, hvilke ATM/ANS-tjenester, der skal ydes og anvendes, og deres tilgængelighed
 - iii) minimere risikoen for utilstrækkelig afstand mellem luftfartøjer og mellem luftfartøjer og forhindringer på jorden
 - iv) afbøde risiciene for helt eller delvist udfald af tjenester, der er væsentlige for en sikker drift af ATM/ANS
 - v) fastlægge den maksimale luftrumskapacitet og hvilke typer flyveoperationer, der er godkendt, ud fra ovenstående kriterier og inddrage alle faktorer, der er nødvendige med henblik på en sikker styring af lufttrafikken
 - vi) etablere mekanismer, så det undgås, at trafikmængden overskrider luftrumets maksimale kapacitet
 - vii) afklare de forskellige parters rolle og ansvar, og
 - viii) behandle samspillet med tilstødende luftrum med andre driftskoncepter og samspillet med flyvepladser.
 - b) Der sikres tilstrækkelige og tilstrækkeligt beskyttede elektromagnetiske frekvenser til luftfartskommunikation, -navigation og -overvågning som grundlag for det anvendte driftskoncept.

- c) I forbindelse med den taktiske styring af lufttrafikstrømme på fællesskabs- eller regeringsniveau skal der bruges og leveres præcise og aktuelle oplysninger om den planlagte lufttrafikmængde og –art, som kan påvirke tjenesteleveringen, og omdirigeringer eller udsættelse af trafikstrømme skal koordineres og forhandles for at forhindre situationer med spidsbelastninger i at opstå i luften eller på flyvepladsen.
- d) Udpegelsen af specifikke dele af luftrummet til bestemte anvendelser skal – når dette fastlægges på regeringsniveau - overvåges, koordineres og videreformidles rettidigt for at forhindre, at sikkerhedsafstanden mellem luftfartøjer ikke er tilstrækkelig i alle situationer.
- e) Der etableres en passende samordning med agenturet for at sikre, at alle sikkerhedsaspekterne i forbindelse med litra a) til d) er fyldestgørende behandlet og valideret før gennemførelsen.

*Artikel 8c
Flyveledere*

1. Flyveledere og personer og organisationer, der er involveret i træning, testning, kontrol eller helbredsundersøgelse af flyveledere, skal opfylde de relevante væsentlige krav i bilag Vb.
2. Flyveledere skal være i besiddelse af et certifikat og et helbredsbevis, der er relevant for den tjeneste, der skal udføres.
3. Det i stk. 2 omhandlede certifikat udstedes, når ansøgeren har godtgjort, at vedkommende opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de væsentlige krav til teoretisk viden, praktiske færdigheder, sprogkundskaber og erfaring som omhandlet i bilag Vb.
4. Det i stk. 2 omhandlede helbredsbevis udstedes, når flyvelederen opfylder de bestemmelser, der skal sikre overholdelse af de væsentlige krav til helbredsmæssig egnethed som omhandlet i bilag Vb. Helbredsbeviset kan udstedes af flyvelæger eller flyvemedicinske centre.
5. De rettigheder, der tildeles flyvelederen, og certifikatets og helbredsbevisets omfang skal præciseres i certifikatet og helbredsbeviset.
6. Det anerkendes ved udstedelse af en godkendelse, at organisationer, der træner flyveledere, kan varetage det ansvar, der er forbundet med deres rettigheder med hensyn til at udstede certifikater og helbredsbeviser.
7. Der udstedes en godkendelse til organisationer, der træner flyveledere, når de har godtgjort, at de overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag Vb er opfyldt. Det skal være præciseret i godkendelsen, hvilke rettigheder den giver.
8. Personer med ansvar for praktisk træning eller bedømmelse af flyvelederes færdigheder skal være i besiddelse af et certifikat. Certifikatet udstedes, når den pågældende person har godtgjort, at han overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag Vb er opfyldt. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder det giver.
9. Syntetiske træningsanordninger skal opfylde de væsentlige krav i bilag Vb. De i stk. 10 omhandlede foranstaltninger kan omfatte et certificeringskrav for

syntetiske træningsanordninger, der bruges til træning af flyveledere. Dette certifikat udstedes, når ansøgerne har godtgjort, at en anordningen overholder de bestemmelser, der skal sikre, at de relevante væsentlige krav i bilag Vb er opfyldt.

10. Foranstaltninger, der har til formål at ændre ikkevæsentlige bestemmelser i denne artikel ved at supplere den, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4.

Disse foranstaltninger skal navnlig præcisere:

- a) de forskellige ratings og påtegninger på flyveledercertifikater
 - b) betingelserne for udstedelse, vedligeholdelse, ændring, begrænsning, suspension eller tilbagekaldelse af ratings og påtegninger på certifikater, helbredsbeviser, godkendelser og certifikater, og de betingelser, hvorunder det ikke er nødvendigt at anmode om sådanne certifikater og godkendelser
 - c) rettigheder og ansvar for indehavere af godkendelser, ratings og påtegninger på certifikater, helbredsbeviser, godkendelser og certifikater.
11. De i stk. 10 nævnte foranstaltninger skal afspejle det aktuelle tekniske niveau, herunder bedste praksis og de videnskabelige og tekniske fremskridt inden for træning af flyveledere.

Artikel 8d

Akkrediterede organer

1. Organer, som tilbyder tjenester, der består i en bedømmelse af ATM/ANS-systemers, -deles og apparaturs overensstemmelse med de gældende krav og udstedelse af dertil hørende certifikater (i det følgende benævnt "akkrediterede organer"), skal opfylde de væsentlige krav i bilag V.
2. Akkrediterede organer skal være i besiddelse af et akkrediteringscertifikat. Certifikatet udstedes, når organet har godtgjort, at det har de nødvendige kvalifikationer og midler til at varetage det ansvar, der er forbundet med dets rettigheder. Det præciseres i certifikatet, hvilke rettigheder der er tildelt det akkrediterede organ.

** EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.

*** EUT L 96 af 31.3.2004, s. 20.

**** EUT L 96 af 31.3.2004, s. 26."

8) Artikel 9, ændres således:

- a) I stk. 1 erstattes udtrykket "bilag I, III og IV" med udtrykket "bilag I, III, IV og Vb".
- b) Følgende indsættes som stk. 5, litra e):
 - "e) at der tages hensyn til sikkerhedsaspekter i forbindelse med det anvendte ATM/ANS-driftskoncept."

9) Artikel 10, stk. 1, affattes således:

"1. Medlemsstaterne, Kommissionen og agenturet samarbejder for at sikre overholdelsen af denne forordnings bestemmelser og gennemførelsesbestemmelserne hertil."

10) Artikel 11, ændres således:

a) Stk. 4 og 5 affattes således:

"4. Uden at det berører anvendelsen af artikel 69, stk. 4, kan certifikater udstedes efter gældende nationale bestemmelser indtil anvendelsesdatoen for de i artikel 5, stk. 5, artikel 7, stk. 6, og artikel 9, stk. 4, omhandlede foranstaltninger, dog kun frem til den 8. april 2012.

5. Uden at det berører anvendelsen af artikel 69, stk. 4, kan certifikater udstedes efter gældende nationale bestemmelser eller i givet fald de relevante krav i forordning (EØF) nr. 3922/91 indtil anvendelsesdatoen for de i artikel 8, stk. 5, omhandlede foranstaltninger, dog kun frem til den 8. april 2012."

b) Som stk. 5a og 5b indsættes:

"5a Uden at det berører anvendelsen af artikel 69, stk. 4, kan certifikater udstedes efter gældende nationale bestemmelser, indtil anvendelsesdatoen for de i artikel 8a, stk. 3, og artikel 8c, stk. 10, omhandlede foranstaltninger, dog kun frem til den 31. december 2012.

5b Uden at det berører anvendelsen af artikel 69, stk. 4, kan certifikater udstedes efter gældende nationale bestemmelser eller i givet fald de relevante krav i Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005***** indtil anvendelsesdatoen for de i artikel 8b, stk. 6, omhandlede foranstaltninger, dog kun frem til den 31. december 2012."

***** EUT L 335 af 21.12.2005, s. 13.

11) Artikel 18, litra c) og d), affattes således:

"c) udsteder certificeringsspecifikationer og acceptable måder at overholde bestemmelserne på, samt vejledende materiale med henblik på anvendelsen af denne forordning og gennemførelsesbestemmelserne hertil

d) træffer relevante afgørelser om anvendelsen af artikel 20 til 23, 54 og 55."

12) Artikel 19, stk. 2, litra a), affattes således:

"a) certificeringsspecifikationer og acceptable måder at overholde bestemmelserne på, og"

13) Som artikel 22a til 22d indsættes:

*"Artikel 22a
Certificering af flyvepladsoperatører*

Med hensyn til de i artikel 4, stk. 3, litra b), omhandlede flyvepladsoperatører skal agenturet:

a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer foretage inspektion og gennemføre audit af de organisationer, det certificerer

- b) udstede og forny certifikater til organisationer, som er beliggende uden for det territorium, der er omfattet af traktatens bestemmelser, og som er ansvarlige for driften af en flyveplads på det territorium, der er omfattet af traktatens bestemmelser
- c) ændre, suspendere eller tilbagekalde de relevante certifikater, når de betingelser, i henhold til hvilke de blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis indehaveren af certifikatet ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Artikel 22b
ATM/ANS

Med hensyn til lufttrafikstyring og luftfartstjenester skal agenturet:

- a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer foretage inspektion og gennemføre audit af de organisationer, det certificerer
- b) udstede og forny certifikater til organisationer, der leverer ATM/ANS-tjenester i mere end tre medlemsstater
- c) ændre, suspendere eller tilbagekalde de relevante certifikater, når de betingelser, i henhold til hvilke de blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis indehaveren af certifikatet ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Artikel 22c
Certificering af flyveledere

1. Med hensyn til det personale og de organisationer, der er omhandlet i artikel 8c, stk. 1, skal agenturet:
 - a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer udføre undersøgelser og gennemføre audit af de organisationer, det udsteder certifikater for, og, når det er relevant, af deres personale
 - b) udstede og forny certifikater for organisationer, der træner flyveledere, og som er beliggende uden for medlemsstaternes territorium, og, når det er relevant, deres personale
 - c) ændre, begrænse, suspendere eller tilbagekalde det relevante certifikat, når de betingelser, i henhold til hvilke det er udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis den juridiske eller fysiske person, der er indehaver af certifikatet, ikke opfylder deres forpligtelser i henhold til denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.
2. Med hensyn til de syntetiske træningsanordninger, der er omhandlet i artikel 8c, stk. 1, skal agenturet:
 - a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer udføre tekniske inspektioner af de anordninger, det certificerer
 - b) udstede og forny certifikater for syntetiske træningsanordninger:
 - i) der anvendes af træningsorganisationer, som er certificeret af agenturet

- ii) der er beliggende på en medlemsstats territorium, hvis den pågældende medlemsstat anmoder om det
- iii) der er beliggende uden for medlemsstaternes territorium
- c) ændre, suspendere eller tilbagekalde de pågældende certifikater, når de betingelser, i henhold til hvilke de blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis de juridiske eller fysiske personer, der er indehavere af certifikaterne, ikke opfylder deres forpligtelser i henhold til denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Artikel 22d
Akkrediterede organer

Med hensyn til akkrediterede organer skal agenturet:

- a) selv eller gennem nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer foretage inspektion og gennemføre audit af de organisationer, det certificerer
- b) udstede og forny certifikater for akkrediterede organer
- c) ændre, suspendere eller tilbagekalde de relevante certifikater, når de betingelser, i henhold til hvilke de blev udstedt, ikke længere er opfyldt, eller hvis indehaveren af certifikatet ikke opfylder sine forpligtelser i henhold til denne forordning eller gennemførelsesbestemmelserne hertil."

14) I artikel 33, stk. 2, litra c), ændres "30. september" til "30. november".

15) Artikel 44, stk. 1, affattes således:

- "1. Afgørelser, som agenturet har truffet i henhold til artikel 20 til 23, 55 eller 64, kan påklages."

16) Artikel 50, stk. 2, affattes således:

- "2. Klager med henblik på annullering af afgørelser, som agenturet har truffet i henhold til artikel 20 til 23, 55 eller 64, kan kun indbringes for De Europæiske Fællesskabers Domstol, efter at alle agenturets interne klagemuligheder er udtømt."

17) Artikel 52, ændres således:

a) I stk. 1 affattes første afsnit således:

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

b) Stk. 2 affattes således:

- "2. Når agenturet i henhold til artikel 19 udarbejder udtalelser, certificeringsspecifikationer, acceptable måder at overholde bestemmelserne på og vejledende materiale, der skal anvendes af medlemsstaterne, indfører det en procedure for høring af medlemsstaterne. Med henblik herpå kan det oprette en arbejdsgruppe, hvortil hver medlemsstat har ret til at udpege en ekspert."

18) I artikel 55, stk. 1, affattes første punktum således:

"Agenturet kan selv foretage alle nødvendige undersøgelser af virksomheder eller delegerede denne opgave til de nationale luftfartsmyndigheder eller kvalificerede organer, jf. artikel 7, 20 til 23 og artikel 24, stk. 2."

19) Som artikel 65a indsættes:

*"Artikel 65a
Ændringer*

Kommissionen ændrer forordning (EF) nr. 549/2004, forordning (EF) nr. 550/2004, forordning (EF) nr. 551/2004 og forordning (EF) nr. 552/2004 for at tage højde for kravene i denne forordning og de i artikel 8b, stk. 6, anførte foranstaltninger. Disse foranstaltninger, der har til formål at ændre ikkevæsentlige bestemmelser i de nævnte forordninger, vedtages efter forskriftsproceduren med kontrol i artikel 65, stk. 4."

20) Titlen til bilag V affattes således:

"Kriterier, der skal opfyldes af de kvalificerede og de akkrediterede organer, der er omhandlet i artikel 8d og artikel 13 (i det følgende individuelt benævnt "det kvalificerede organ" eller "organet")"

(21) Bilag Va og Vb i bilaget til denne forordning indsættes.

Artikel 2

Direktiv 2006/23/EF ophæves fra anvendelsesdatoen for de foranstaltninger, der er omhandlet i artikel 8c, stk. 10, i forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret ved nærværende forordning.

Artikel 3

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

Artikel 8a, 8b og 8c i forordning (EF) nr. 216/2008 som ændret ved nærværende forordning anvendes fra datoen for anvendelsen af deres respektive supplerende foranstaltninger og senest fra den 1. januar 2013.

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...]

*På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]*

*På Rådets vegne
Formand
[...]*

BILAG

"BILAG Va

Væsentlige krav til flyvepladser

A – Fysiske kendetegn, infrastrukturer og udstyr

Manøvreområde

- a) En flyveplads skal have et klart defineret område til luftfartøjernes start og landing.
 - i) Landings- og startområdet skal have en passende størrelse til de luftfartøjer, der efter planen skal benytte flyvepladsen.
 - ii) Landings- og startområdet skal i givet fald have tilstrækkelig bæreevne til at kunne klare gentagne beflyvninger med de planlagte luftfartøjer. Områder, der ikke er beregnet til gentagne operationer, skal blot kunne bære luftfartøjerne.
 - iii) Landings- og startområdet skal i givet fald være udformet med henblik på at bortdræne vand og undgå, at stillestående vand kan udgøre en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne.
 - iv) Skråninger og variationer i skråninger på landings- og startområdet må ikke skabe nogen uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne.
 - v) Overfladens beskaffenhed skal være velegnet til brug af de planlagte luftfartøjer.
 - vi) Landings- og startområdet skal være fri for genstande, der kan udgøre en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne.
- b) Når der forefindes flere landings- og startområder, skal de være udformet på en sådan måde, at de ikke skaber en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne.
- c) Landings- og startområdet skal være omgivet af klart definerede områder. Disse områder har til formål at beskytte luftfartøjer, der flyver hen over dem i forbindelse med start eller landing, eller at afbøde følgerne af, at de ved en fejl lander før start- og landingsområdet eller kører ud over siden eller enden heraf.
 - i) Disse områder skal have dimensioner, der egner sig til de forventede flyvemanøvrer.
 - ii) Skråninger og variationer i skråninger i disse områder må ikke skabe en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne.
 - iii) Disse områder skal være fri for genstande, der kan udgøre en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne. Det er dog tilladt at opstille eftergiveligt udstyr i disse områder, hvis det er nødvendigt af hensyn til flyvemanøvrerne.
 - iv) Hvert af disse områder skal have en tilstrækkelig bæreevne til den planlagte anvendelse.
- d) De områder af en flyveplads, der med deres tilknyttede umiddelbare omgivelser skal benyttes til taxiing eller parkering af luftfartøjer, skal være udformet således, at de giver mulighed for sikker manøvrering af de luftfartøjer, der forventes at benytte en bestemt facilitet under alle de planlagte forhold:

- i) Disse områder skal have en bæreevne, der er tilstrækkelig til at klare gentagne manøvrer med de planlagte luftfartøjer, undtagen områder, der forventeligt kun lejlighedsvis skal benyttes, og som blot skal kunne bære luftfartøjerne.
 - ii) Disse områder skal være udformet med henblik på at bortdræne vand og undgå, at stillestående vand kan udgøre en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne.
 - iii) Skråninger og variationer i skråninger i disse områder må ikke skabe en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne.
 - iv) Overfladens beskaffenhed skal være velegnet til brug af de planlagte luftfartøjer.
 - v) Disse områder skal være fri for genstande, der kan udgøre en uacceptabel risiko for luftfartøjerne. Dette bør ikke udelukke, at udstyr, der er nødvendigt i det pågældende område, parkeres i særligt afmærkede positioner eller zoner.
- e) Anden infrastruktur, som er beregnet til luftfartøjerne, skal udformes således, at brugen af den pågældende infrastruktur ikke skaber en uacceptabel risiko for de luftfartøjer, der benytter den.
 - f) Konstruktioner, bygninger, udstyr eller opbevaringsområder skal placeres og udformes således, at de ikke udgør en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne.
 - g) Der skal tages passende forholdsregler for at forhindre, at uautoriserede personer, uautoriserede køretøjer eller dyr af en sådan størrelse, at de udgør en uacceptabel risiko for flyvemanøvrerne, kan få adgang til manøvreområdet, medmindre den tilhørende risiko kan afbødes på anden vis. Sidstnævnte kræver, at der opnås et tilsvarende sikkerhedsniveau.

Afstand til forhindringer

- a) For at beskytte et luftfartøj, der nærmer sig en flyveplads med henblik på at lande, eller ved start fra en flyveplads, skal der etableres indflyvnings- og udflyvningsruter eller -områder. Sådanne ruter eller områder skal give luftfartøjerne tilstrækkelig afstand til forhindringer, der er beliggende i et område omkring flyvepladsen.
- b) Afstanden fra en sådan forhindring skal være tilstrækkelig til den fase af flyvningen og den type manøvre, der skal foretages. Der skal også tages højde for udstyr, der bruges til at bestemme luftfartøjets position.

Visuelle og ikkevisuelle hjælpemidler og flyvepladsudstyr

- a) Hjælpemidler skal være formålstjenlige og genkendelige og forsyne brugerne med utvetydig information under alle tilsigtede driftsbetingelser.
- b) Flyvepladsens udstyr skal fungere efter hensigten under de forventede driftsbetingelser, uden at det kræver usædvanlige færdigheder eller fysisk kraft. Flyvepladsens udstyr må, uanset om det virker eller ej, ikke medføre en uacceptabel risiko for luftfartssikkerheden.
- c) Hjælpemidlerne og elforsyningssystemet skal udformes på en sådan måde, at eventuelle fejl ikke medfører, at brugerne gives uhensigtsmæssige, misvisende eller utilstrækkelige oplysninger, eller at væsentlige tjenester afbrydes.

- d) Egnede beskyttelsesmetoder skal stilles til rådighed for at undgå skader eller forstyrrelser af sådanne hjælpemidler.
- e) Strålingskilder og mobile eller faste genstande må ikke interferere med eller have negativ indvirkning på luftfartøjers kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer.
- f) Det relevante personale skal forsynes med oplysninger om drift og anvendelse af flyvepladsudstyr og klare anvisninger om forhold, der kan medføre uacceptable risici for luftfartssikkerheden.

Flyvepladsdata

- a) Der skal udarbejdes relevante data om flyvepladsen og de tjenester, der tilbydes, og dataene skal opdateres.
- b) Dataene skal være nøjagtige, læsbare, fuldstændige og entydige. Der skal sikres den fornødne integritet.
- c) De pågældende data skal stilles til rådighed for brugerne rettidigt ved hjælp af en tilstrækkeligt sikker, nøjagtig og hurtig kommunikationsmetode.

B – Drift og administration

- 1) Operatøren af en flyveplads er ansvarlig for flyvepladsens drift. Operatøren af en flyveplads har følgende ansvarsområder:
 - a) Flyvepladsoperatøren skal direkte eller indirekte via kontrakter råde over alle de ressourcer, der er nødvendige for, at luftfartøjer kan manøvrere sikkert på flyvepladsen. Det omfatter, men er ikke begrænset til, følgende ressourcer: faciliteter, personale, udstyr og materiel, dokumentation af opgaver, ansvarsområder og procedurer, adgang til relevante data samt optegnelser.
 - b) Flyvepladsoperatøren skal kontrollere, at kravene i afsnit A til enhver tid overholdes, eller træffe passende foranstaltninger for at afbøde risici ved manglende overholdelse. Der skal udarbejdes og iværksættes procedurer for at orientere alle brugere rettidigt om sådanne foranstaltninger.
 - c) Flyvepladsoperatøren skal udarbejde og gennemføre et egnet risikostyringsprogram rettet mod fugle og vildt på flyvepladsen.
 - d) Flyvepladsoperatøren skal godtgøre, at køretøjers og personers bevægelser i manøvreområdet og andre operationelle områder koordineres med luftfartøjernes bevægelser for at undgå kollisioner og skader på luftfartøjerne.
 - e) Flyvepladsoperatøren skal godtgøre, at der er udarbejdet og gennemført procedurer for at afbøde risici som følge af flyvepladsoperationer under dårlige vejrforhold, ved nedsat sigtbarhed eller om natten, hvis dette er relevant.
 - f) Flyvepladsoperatøren skal samarbejde med andre relevante organisationer for at sikre, at disse væsentlige krav for flyvepladser til stadighed overholdes. Disse organisationer omfatter, men er ikke begrænset til, luftfartøjsoperatører, luftfartstjenesteudøvere, ground handling-virksomheder og andre organisationer, hvis aktiviteter eller materiel kan påvirke flyvesikkerheden.
 - g) Flyvepladsoperatøren skal godtgøre, at der er udarbejdet og iværksat procedurer for påfyldning af luftfartøjer med rent brændstof af den rette type.
 - h) Der skal foreligge håndbøger om vedligeholdelse af flyvepladsudstyr, og de skal anvendes i praksis og indeholde vedligeholdelses- og

reparationsinstrukser, oplysninger om service og fejlfindings- og inspektionsprocedurer.

- i) Flyvepladsoperatøren skal udarbejde og gennemføre en beredskabsplan for flyvepladsen, som omfatter de nødsituationer, der måtte opstå på flyvepladsen eller i dens umiddelbare nærhed. Denne plan skal koordineres med lokalsamfundets beredskabsplan.
- j) Flyvepladsoperatøren skal godtgøre, at der forefindes de rednings- og brandslukningstjenester, der er nødvendige for, at luftfartøjerne kan benytte flyvepladsen som udgangspunkt eller destination for deres flyvninger. Disse tjenester skal reagere hurtigt på en hændelse eller ulykke og som minimum råde over udstyr, brandslukningsmidler og tilstrækkeligt personale.
- k) Flyvepladsoperatøren må kun benytte uddannet og kvalificeret personale til drift og vedligeholdelse af flyvepladsen og skal indføre og vedligeholde uddannelses- og kontrolprogrammer for at sikre det relevante personales vedvarende kompetence.
- l) Flyvepladsoperatøren skal godtgøre, at enhver, der får tilladelse til uledsaget adgang til manøvreområdet eller andre operationelle områder, er tilstrækkeligt uddannet og kvalificeret til en sådan adgang.
- m) Rednings- og brandslukningsmandskabet skal være tilstrækkeligt uddannet og kvalificeret til at arbejde på flyvepladser. Flyvepladsoperatøren skal indføre og vedligeholde uddannelses- og kontrolprogrammer for at sikre mandskabets vedvarende kompetence.
- n) Alle rednings- og brandfolk, der kan blive indsat i forbindelse med nødsituationer med luftfartøjer, skal med regelmæssige mellemrum kunne påvise, at de er helbredsmæssigt egnede til at udføre deres funktioner tilfredsstillende under hensyn til den pågældende type aktivitet. Helbredsmæssig egnethed, der omfatter både fysisk og psykisk egnethed, vil i denne sammenhæng sige, at den pågældende ikke lider af nogen sygdom eller noget handicap, der gør vedkommende ude af stand til at
 - i) udføre de opgaver, der er nødvendige for at arbejde i nødsituationer med luftfartøjer
 - ii) udføre pålagte opgaver på et hvilket som helst tidspunkt
 - iii) se og opfatte sine omgivelser korrekt.

Hvis der ikke kan påvises fuld helbredsmæssig egnethed, kan der eventuelt iværksættes afhjælpende foranstaltninger, der giver en tilsvarende sikkerhed.

2) Styringssystem

- a) Flyvepladsens operatør skal indføre og vedligeholde et styringssystem for at sikre overholdelsen af disse væsentlige krav for flyvepladser og tilstræbe løbende og proaktive forbedringer af sikkerheden og kvaliteten. Styringssystemet skal omfatte organisationsstrukturer, ansvarsområder, kompetencer, strategier og procedurer.
- b) Styringssystemet skal omfatte et program til forebyggelse af ulykker og hændelser og en ordning for indberetning og analyse af begivenheder. De parter, der er nævnt i punkt 1.f ovenfor, skal i givet fald inddrages i analysen.

- c) Flyvepladsens operatør skal udarbejde en flyvepladshåndbog og drive flyvepladsen i overensstemmelse med denne håndbog. En sådan håndbog skal indeholde alle nødvendige instrukser, oplysninger og procedurer for flyvepladsen og styringssystemet, således at driftspersonalet kan udføre deres opgaver.

C - Flyvepladsens omgivelser

- 1) Luftrummet omkring flyvepladsens manøvreområder skal holdes fri for genstande, således at de planlagte flyvemanøvrer på flyvepladserne kan gennemføres, uden at der opstår uacceptabel risiko på grund af opstilling af forhindringer omkring flyvepladsen. Der skal derfor defineres områder, hvor der føres kontrol med forhindringer, og disse områder skal etableres og løbende overvåges for at identificere forstyrrende elementer.
 - a) En overskridelse af grænserne til disse områder vil kræve en vurdering for at identificere, hvorvidt den pågældende genstand udgør en uacceptabel risiko eller ej. Uacceptable risici skal fjernes eller afbødes.
 - b) Der skal informeres om eventuelle resterende forhindringer, og de skal efter behov markeres og om nødvendigt forsynes med lys.
- 2) Risici vedrørende menneskelige aktiviteter og fysisk planlægning som dem, der er opført på nedenstående ikkeudtømmende liste, skal overvåges og begrænses, og den risiko, de medfører, skal vurderes og i givet fald afbødes:
 - a) byggeprojekter eller ændring af den fysiske planlægning i flyvepladsens lokalområde
 - b) mulighed for bygningsfremkaldt turbulens
 - c) brug af farlige, forvirrende og misvisende lys
 - d) blanding fra store og meget reflekterende flader
 - e) oprettelse af områder, der kan tilskynde til vilde dyrs aktiviteter i nærheden af flyvepladsens manøvreområder
 - f) kilder til usynlig stråling eller mobile eller faste genstande, der kan interferere med eller have negativ indvirkning på luftfartøjers kommunikations-, navigations- og overvågningssystemer.
- 3) Der skal udarbejdes en beredskabsplan for lokalsamfundet til brug i nødsituationer med luftfartøjer, der opstår i flyvepladsens lokalområde.
- 4) Undtagen i nødsituationer, hvor luftfartøjer omdirigeres til en anden flyveplads, eller under særlige forhold, der angives i de enkelte tilfælde, må en flyveplads eller dele af denne ikke benyttes af luftfartøjer, som flyvepladsens udformning eller driftsprocedurer normalt ikke er beregnet til, medmindre operatøren af denne flyveplads har givet tilladelse hertil.

BILAG Vb

Væsentlige krav til lufttrafikstyring og luftfartstjenester

- 1) Brug af luftrummet
 - a) Alle luftfartøjer i alle faser af en flyvning, eller som befinder sig på flyvepladsens trafikområde, skal betjenes i overensstemmelse med fælles generelle operationelle regler og enhver procedure, der er fastsat for brugen af det pågældende luftrum i overensstemmelse med det gældende driftskoncept.
 - b) Alle luftfartøjer skal være udstyret med det apparatur, der er påkrævet i henhold til det gældende driftskoncept, og betjenes i overensstemmelse hermed. Apparaturl, der anvendes i ATM/ANS-systemet, skal også overholde kravene i punkt 3.
- 2) Tjenester
 - a) Luftfartsinformationer og data til luftrumsbrugere med henblik på luftfart
 - i) De data, der anvendes som kildedata til luftfartsinformationer, skal være af god kvalitet, fyldestgørende, aktuelle og leveres rettidigt.
 - ii) De luftfartsinformationer, der bygger på disse data, skal være nøjagtige, fyldestgørende, entydige og leveres i et format, der er lettilgængeligt for brugerne.
 - iii) Videregivelsen af disse luftfartsinformationer til luftrumsbrugere skal foregå rettidigt og via tilstrækkeligt sikre og hurtige kommunikationsmidler, som er beskyttet mod interferens og dataforurening.
 - b) Meteorologiske oplysninger
 - i) De data, der anvendes som kildedata til meteorologiske oplysninger, skal være af god kvalitet, fyldestgørende og aktuelle.
 - ii) De meteorologiske oplysninger, der bygger på disse data, skal være nøjagtige, fyldestgørende, aktuelle og entydige, så de kan opfylde luftrumsbrugernes behov.
 - iii) Videregivelsen af disse meteorologiske oplysninger til luftrumsbrugere skal foregå rettidigt og via tilstrækkeligt sikre og hurtige kommunikationsmidler, som er beskyttet mod interferens og dataforurening.
 - c) Lufttrafiktjenester
 - i) De data, der anvendes som kildedata i forbindelse med leveringen af lufttrafiktjenester, skal være korrekte, fyldestgørende og aktuelle.
 - ii) De lufttrafiktjenester, der bygger på disse data, skal være nøjagtige, fyldestgørende, aktuelle og entydige, så de kan opfylde luftrumsbrugernes behov.
 - iii) Automatiserede værktøjer, der videregiver oplysninger eller råd til brugerne, skal udformes, fremstilles og vedligeholdes på en sådan måde, at de er velegnede til deres tilsigtede formål.

- iv) Lufttrafiktjenesterne og de dermed forbundne processer skal sikre tilstrækkelig sikkerhedsafstand mellem luftfartøj, terræn, hindringer eller andre luftbårne risici. De skal desuden sikre en hurtig og rettidig koordination med alle relevante brugere og tilstødende dele af luftrummet.
 - v) Kommunikationen mellem flyvekontrolenheden og luftfartøjet og mellem de relevante flyvekontrolenheder skal foregå rettidigt, være klare, korrekte, entydige, de skal være beskyttet mod interferens og forstås og anerkendes af alle implicerede parter.
 - vi) Der skal indføres midler til at spore mulige nødsituationer, og til, når det er nødvendigt, at iværksætte en effektiv eftersøgnings- og redningsaktion. Disse midler skal, som minimum, bestå af passende varslingsmekanismer, koordineringsforanstaltninger og procedurer samt midler og personale nok til at dække ansvarsområdet.
- d) Kommunikationstjenester
- Kommunikationstjenesterne skal nå og vedligeholde en tilstrækkelig kapacitet, herunder kriterier for tilgængelighed, integritet, kontinuitet og rettidighed i leveringen af tjenesten. Tjenesterne skal være hurtige og sikre og beskyttet mod dataforurening.
- e) Navigationstjenester
- Navigationstjenesterne skal nå og vedligeholde et tilfredsstillende effektivitetsniveau, for så vidt angår vejledning og oplysninger om position og tid. Kriterierne for disse oplysninger er nøjagtighed, integritet, tilgængelighed og kontinuitet.
- f) Overvågningstjenester
- Overvågningstjenesterne skal fastlægge luftfartøjers position i luften og andre luftfartøjers og køretøjers position på lufthavnsarealet og skal i den forbindelse overholde kriterier for nøjagtighed, integritet, kontinuitet og sporbarhed.
- g) Lufttrafikregulering
- I forbindelse med den taktiske regulering af lufttrafikstrømme på fællesskabsniveau skal der bruges og leveres præcise og aktuelle oplysninger om den planlagte lufttrafiks omfang og art, og omdirigeringer eller udsættelse af trafikstrømme skal koordineres og forhandles for at forhindre situationer med spidsbelastninger i at opstå i luften eller på flyvepladsen.
- h) Luftrumsstyring
- Udpegelsen af særlige dele af luftrummet til en bestemt udnyttelse skal overvåges, koordineres og videreformidles rettidigt for at forhindre, at der ikke er tilstrækkelig sikkerhedsafstand mellem luftfartøjer.
- 3) Systemer og komponenter
- a) Generelt
- Systemer og komponenter, som leverer ATM/ANS-relaterede oplysninger til og fra luftfartøjer og på jorden, skal konstrueres,

fremstilles, monteres, vedligeholdes og betjenes på en sådan måde, at de er velegnede til deres tilsigtede formål.

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

Hvad enten systemer og komponenter er installeret i luftfartøjer, på jorden eller i luftrummet, skal det, hvad enten de betragtes samlet, hver for sig eller i forhold til hinanden, påvises, at de er velegnede til deres tilsigtede formål, for så vidt angår deres integritets- og sikkerhedsrelaterede ydeevne. De skal opfylde de krav til ydeevne, som følger af driftskoncepterne, under alle forventelige betjeningsforhold og i hele deres levetid.

c) Udformning af systemer og komponenter

i) Systemer og komponenter må ikke have konstruktionsmæssige funktioner eller detaljer, som erfaringerne har vist kan være farlige.

ii) Systemer og komponenter skal, hvad enten de betragtes samlet, hvor for sig eller i forhold til hinanden, være udformet på en sådan måde, at sandsynligheden for, at en eventuel fejl medfører et fuldstændigt systemnedbrud eller tab af det pågældende system, skal være omvendt proportional med dens negative konsekvenser for tjenesten

iii) Udformningen af systemer og komponenter, enten betragtet individuelt eller i kombination med hinanden, skal tage højde for begrænsninger i den menneskelige kapacitet og ydeevne

iv) Systemer og komponenter skal udformes på en sådan måde, at de er beskyttet mod utilsigtet skadelig interaktion med eksterne elementer.

v) De oplysninger, der er nødvendige til fremstilling, montering, betjening og vedligeholdelse af systemer og komponenter, samt oplysninger vedrørende usikre forhold, skal formidles til personalet på en klar, sammenhængende og utvetydig måde.

d) Regelmæssig kontrol af serviceniveau

For at opretholde serviceniveauet, skal der sikres midler til overvågning af integritets- og sikkerhedsniveauet og til rekonfiguration af systemer og komponenter.

e) Ændring af systemer og komponenter

Når systemer og komponenter ændres, skal det sikres, at de stadig overholder de væsentlige krav i dette afsnit. Hvis ændringer gennemføres under operationer, skal der udvikles en ændringsproces, der kan bidrage til at sikre opretholdelse af et vist serviceniveau.

4) Flyvelederes kvalifikationer

a) Generelt

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

- b) Teoretisk viden
- i) En flyveleder skal erhverve og vedligeholde kundskaber, som modsvarer de funktioner, der udøves, og som står i rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med denne form for tjeneste.
 - ii) Det skal via løbende vurderinger eller relevante eksaminer under uddannelsesforløbet kontrolleres, at den tilstrækkelige teoretiske viden er erhvervet eller vedligeholdt.
 - iii) Det fornødne kompetenceniveau inden for teoretisk viden skal holdes ved lige. Det sikres ved regelmæssige bedømmelser eller eksaminationer. Eksaminernes hyppighed skal stå i rimeligt forhold til det risikoniveau, der er forbundet med den pågældende tjeneste.
- c) Praktiske færdigheder
- i) En flyveleder skal erhverve og vedligeholde de praktiske færdigheder, der er nødvendige for at udøve sine funktioner. Disse færdigheder skal stå i rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med den pågældende tjeneste, og skal som minimum, og hvis det er relevant for de funktioner, der udøves, omfatte følgende punkter:
 - i) operationelle procedurer
 - ii) opgavespecifikke aspekter
 - iii) Unormale situationer og nødsituationer
 - iv) menneskelige faktorer
 - v) trusselshåndtering og fejlstyring
 - ii) En flyveleder skal være i stand til at udføre de tilknyttede procedurer og opgaver ud fra et kompetenceniveau, der svarer til de funktioner, der skal udøves.
 - iii) De praktiske færdigheder skal holdes ved lige på et passende niveau. Det sikres ved regelmæssige bedømmelser eller eksaminationer. Bedømmelsernes hyppighed skal stå i rimeligt forhold til kompleksiteten og det risikoniveau, der er forbundet med den pågældende tjeneste og opgaver.
- d) Sprogfærdigheder
- i) En flyveleder skal kunne dokumentere færdigheder i at tale og forstå engelsk, der er tilstrækkelige til at kunne kommunikere effektivt via telefoni og radiotelefoni samt ansigt til ansigt med flyvebesætninger og andet relevant personale vedrørende konkrete og arbejdsrelaterede emner, herunder nødsituationer.
 - ii) En udøver af flyvekontrolltjenester skal ligeledes have samme færdigheder i at tale og forstå det/de lokale sprog, som beskrevet ovenfor, hvis det er nødvendigt i forbindelse med levering af flyvekontrolltjenester i en bestemt del af luftrummet.
- e) Syntetiske træningsanordninger (STD)
- Når en syntetisk træningsanordning anvendes til praktisk træning i situationsbevidsthed og menneskelige faktorer eller til at påvise, at visse

færdigheder er erhvervet eller vedligeholdt, skal den muliggøre en tilfredsstillende genskabelse af det arbejdsmiljø og de operationelle situationer, der svarer til den uddannelse, der gennemføres.

- f) Uddannelseskurser
 - i) Uddannelsen skal foregå via et uddannelseskursus, som kan omfatte teoretisk og praktisk undervisning, herunder syntetisk træning, hvis det er relevant.
 - ii) Der skal udarbejdes og godkendes en uddannelsesplan for de enkelte kurser.
- g) Instruktører
 - i) Den teoretiske undervisning skal gives af tilstrækkeligt kvalificerede instruktører. De skal:
 - i) være i besiddelse af den nødvendige viden inden for det felt, uddannelsen vedrører, og
 - ii) kunne dokumentere at være i stand til at anvende passende undervisningsteknikker.
 - ii) Undervisning i praktiske færdigheder skal gives af tilstrækkeligt kvalificerede instruktører, der skal:
 - i) opfylde de fornødne krav til teoretisk viden og praktisk erfaring i relation til den instruktion, der gives
 - ii) kunne dokumentere at være i stand til at anvende passende undervisningsteknikker
 - iii) have praktiseret undervisningsteknikker inden for de procedurer, der skal undervises i
 - iv) kunne dokumentere at være i stand til at undervise inden for de områder, der skal undervises i, og
 - v) deltage i regelmæssige genopfriskningskurser for at sikre, at undervisningskompetencerne vedligeholdes.
 - iii) Instruktører i praktiske færdigheder skal være eller have været berettiget til at fungere som flyveleder.
- h) Bedømmere
 - i) Personer med ansvar for bedømmelsen af flyvelederes færdigheder skal:
 - i) kunne dokumentere at være i stand til at vurdere flyvelederes præstationer og gennemføre test og kontroller
 - ii) kunne dokumentere at være i stand til at vurdere præstationer inden for de områder, der er omfattet af vurderingen, og
 - iii) deltage i regelmæssige genopfriskningskurser for at sikre, at vurderingsstandarderne holdes ajourførte.

- ii) Personer, der skal vurdere praktiske færdigheder, skal være eller have været berettiget til at fungere som flyveleder.
 - i) Flyvelederes helbredsmæssige egnethed
 - i) Medicinske kriterier
 - i) Alle flyveledere skal med jævne mellemrum påvise, at de fysisk og helbredsmæssigt er i stand til at udføre deres funktioner. Dette skal kontrolleres via relevante vurderinger, der tager højde for en eventuel aldersbetinget mental og fysisk svækkelse.
 - ii) Det skal i forbindelse med kontrollen af den helbredsmæssige egnethed, herunder den fysiske og mentale egnethed, påvises, at personen ikke lider af sygdom eller handicap, som gør vedkommende uegnet til at:
 - udføre de opgaver, der er nødvendige for leveringen af luftkontrolltjenester, eller
 - udføre de pålagte forpligtelser, når som helst det er påkrævet, eller
 - opfatte sine omgivelser korrekt.
 - ii) Hvis den helbredsmæssige egnethed ikke kan fastslås i tilfredsstillende grad, kan der gennemføres afbødende foranstaltninger, som sikrer et tilsvarende sikkerhedsniveau.
- 5) Tjenesteudøvere og uddannelsesorganisationer
 - a) Tjenesteydelser må kun leveres, når følgende betingelser er opfyldt:
 - i) Tjenesteudøveren skal, enten direkte eller indirekte via kontrakter, råde over de midler, der er nødvendige i betragtning af tjenestens omfang og anvendelsesområde. Disse midler omfatter, men er ikke begrænset til, følgende: systemer, faciliteter, herunder strømforsyning, forvaltningsstrukturer, personale, udstyr og dets vedligeholdelse, dokumentation af opgaver, ansvarsområder og procedurer samt adgang til relevante data og registre.
 - ii) Tjenesteudøveren skal udarbejde og ajourføre forvaltnings- og driftsmanualer vedrørende leveringen af de pågældende tjenester og operere ud fra disse manualer. Manualerne skal indeholde alle instrukser, oplysninger og procedurer vedrørende operationer og styringssystemet, som er nødvendige for, at det operative personale kan udføre deres arbejdsopgaver.
 - iii) Tjenesteudøveren skal gennemføre og opretholde et risikobaseret styringssystem for at sikre overholdelse af de væsentlige krav i dette bilag og med henblik på en løbende proaktiv forbedring af systemet.
 - iv) Tjenesteudøveren må kun benytte personale med de rette kvalifikationer og den rette uddannelse og skal gennemføre uddannelses- og kontrolprogrammer for personalet.

- v) Tjenesteudøveren skal etablere grænseflader med alle andre aktører, der er involveret i tjenesteydelsen for at sikre overholdelse af disse væsentlige krav
 - vi) Tjenesteudøveren skal udarbejde og gennemføre en nødplan, der dækker nødsituationer og unormale situationer, som kan opstå i forbindelse med leveringen af tjenester
 - vii) Tjenesteudøveren skal udarbejde og opretholde et program for forebyggelse af havarier og et sikkerhedsprogram, herunder et program for indberetning og analyse af hændelser, som skal anvendes af styringssystemet som led i den løbende forbedring af sikkerheden, og
 - viii) Tjenesteudøveren skal sørge for at kontrollere, at de systemer og komponenter, der betjenes, opfylder sikkerhedskravene.
- b) ATC-tjenester må kun leveres, når følgende betingelser er opfyldt:
- i) Der skal indføres en vagtordning for at forhindre træthed og udmattelse blandt det personale, der yder ATC-tjenester. Denne vagtordning skal omfatte arbejdsperioder, arbejdstider og hvileperioder. Begrænsninger i vagtordningen skal tage højde for de faktorer, der bidrager til træthed, især søvnunderskud, forstyrrelser af døgnrytmen, natarbejde, periodevis ophobning af arbejde samt personalets deling af tildelte opgaver.
 - ii) Stress blandt ATC-personalet skal forebygges ved hjælp af uddannelses- og forebyggelsesprogrammer
 - iii) ATC-tjenesteudøveren skal indføre procedurer til at kontrollere, at det personale, der yder flyvekontrolltjenester, har tilfredsstillende kognitive evner og er helbredsmæssigt egnede.
 - iv) ATC-tjenesteudøvere skal i forbindelse med planlægning og operationer tage højde for operationelle og tekniske hindringer samt menneskelige faktorer. ATC-tjenesteudøveren skal til enhver tid begrænse antallet af indflyvninger i luftrummet, hvis der kan være tale om, at disse begrænsninger og principper overtrædes.
- c) Kommunikations, navigations- og/eller overvågningstjenester må kun leveres, når følgende betingelser er opfyldt:
- Tjenesteudøveren skal holde de relevante luftrumsbrugere og ATS-enheder underrettet om den operationelle status (og ændringer heraf) for de lufttrafiktjenester, der ydes.
- d) uddannelsesorganisationer
- Uddannelsesorganisationer, der tilbyder undervisning af personale, der yder ATC-tjenester, skal:
- i) have alle de nødvendige ressourcer til at varetage det ansvar, der er forbundet med denne virksomhed. Det omfatter — men er ikke begrænset til — følgende: faciliteter, personale, udstyr, metoder, dokumentation af opgaver, ansvarsområder og procedurer samt adgang til relevante data og registre

- ii) indføre og opretholde et styringssystem vedrørende sikkerheds- og uddannelsesniveauerne samt bestræbe sig på at foretage en løbende forbedring af systemet, og
- iii) oprette ordninger med andre relevante organisationer, hvis det er nødvendigt, for at sikre en kontinuerlig overensstemmelse med disse væsentlige krav."

1. FORSLAGETS BETEGNELSE:

Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 216/2008 af 19. marts 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

2. ABM / ABB-RAMME

0602 – Land-, sø- og lufttransport

3. BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposternes nummer og tekst (aktionsposter og dermed forbundne poster vedrørende teknisk og administrativ bistand (tidl. B.A-poster)):

06 02 01 (EASA)

3.2. Foranstaltningens varighed og finansielle virkninger:

Ubegrænset varighed (årligt bidrag)

3.3. Budgetoplysninger

Budget-post	Udgifternes art		Nye	EFTA-bidrag	Bidrag fra ansøgerlande	Udgiftsområde i de finansielle overslag
060201	IOU	Dif. ¹⁵	NEJ	JA ¹⁶	NEJ	Nr. 1A

¹⁵ Opdelte bevillinger.

¹⁶ Deltagelse af europæiske tredjelande, der er associeret til agenturet, herunder Schweiz, Norge og Island.

4. OVERSIGT OVER RESSOURCER

4.1. Finansielle ressourcer

4.1.1. Sammenfatning af forpligtelsesbevillinger (FB) og betalingsbevillinger (BB)

i mio. EUR (3 decimaler)

Udgifternes art	Sektion nr.		År n ¹⁷	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 og ff.	I ALT
-----------------	-------------	--	--------------------	-------	-------	-------	-------	------------	-------

Operational expenditure¹⁸

Forpligtelsesbevillinger (FB)	8.1.	a	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728
Betalingsbevillinger (BB)		b	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728

Administrative udgifter inden for referencebeløbet¹⁹

Teknisk og administrativ bistand (IOB)	8.2.4.	c	0						
--	--------	---	---	--	--	--	--	--	--

SAMLET REFERENCEBELØB

Forpligtelsesbevillinger		a+c	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728
Betalingsbevillinger		b+c	2,240	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728

Administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet²⁰

Personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IOB)	8.2.5.	d	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129	0,736
Administrative udgifter, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, ikke medtaget i referencebeløbet (IOB)	8.2.6.	e	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301

Samlede anslåede finansielle omkostninger ved foranstaltningen

FB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		a+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,030	5,130	26,765
BB I ALT, inkl. udgifter til personaleressourcer		b+c +d+ e	2,383	4,455	4,835	4,932	5,030	5,130	26,765

¹⁷ Det antages at år n er 2010, året for en mulig vedtagelse.

¹⁸ Udgifter, som ikke henhører under kapitel xx 01 i det pågældende afsnit xx.

¹⁹ Udgifter inden for artikel xx 01 04 i afsnit xx.

²⁰ Udgifter inden for kapitel xx 01, som ikke henhører under artikel xx 01 04 eller xx 01 05.

Samfinansiering

Hvis forslaget indebærer samfinansiering med medlemsstaterne eller med andre organer (oplys hvilke), angives der et skøn i tabellen nedenfor over beløbet for denne samfinansiering (der kan indsættes flere rækker, hvis der forventes samfinansiering med flere organer):

i mio. EUR (3 decimaler)

Samfinansierende organ		År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 og ff.	I ALT
Europæiske tredjelande ²¹	f	0,054	0,103	0,112	0,114	0,116	0,118	0,617
FB I ALT, inkl. samfinansiering	a+c +d+ e+f	2,437	4,558	4,947	5,046	5,146	5,248	27,382

4.1.2. Forenelighed med den finansielle programmering

- Forslaget er foreneligt med den gældende finansielle programmering
- Forslaget kræver omprogrammering af det relevante udgiftsområde i de finansielle overslag
- Forslaget kan kræve anvendelse af bestemmelserne i den interinstitutionelle aftale²² (dvs. fleksibilitetsinstrumentet eller revision af de finansielle overslag).

4.1.3. Finansielle virkninger for indtægtssiden

- Forslaget har ingen indflydelse på indtægterne
- Forslaget har finansielle virkninger - virkningerne for indtægterne er som følger:

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost	Indtægter	Forud for foranstaltningen [År n-1]	Efter foranstaltningen					
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²³
	a) Indtægter i absolutte tal							
	b) Ændringer i indtægterne	Δ						

²¹ Deltagelse af europæiske tredjelande, der er associeret til agenturet i medfør af artikel 66 i forordning 216/2008. Denne deltagelse skønnes til 2,4 % af agenturets budget, eksklusiv indtægter fra afgifter.

²² Se punkt 19 og 24 i den interinstitutionelle aftale.

²³ Indsæt flere kolonner, hvis foranstaltningen varer længere end 6 år.

4.2. Personaleressourcer (fuldtidsækvivalenter) (inkl. tjenestemænd, midlertidigt ansatte og eksternt personale) – jf. oversigten under punkt 8.2.1.

Årlige behov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 og ff.
Personaleressourcer i alt	1	1	1	1	1	1

5. SÆRLIGE FORHOLD OG MÅL

5.1. Behov, der skal dækkes på kort eller lang sigt

Indførelse af harmoniserede bindende regler, som øger sikkerhedsniveauet inden for den civile luftfart.

5.2. Merværdien af Fællesskabets engagement og forslaget sammenhæng med andre finansielle instrumenter og eventuel synergi

Regler, som anvendes på en ensartet måde i Fællesskabet, vil sørge for den nødvendige harmonisering og en forbedring af sikkerhedsniveauet.

5.3. Forslagets mål, forventede resultater og relevante indikatorer i forbindelse med ABM-rammen

Foranstaltningen fører til et forbedret regelsæt for luftfartssikkerheden i Europa, der så udløser en forbedring af luftfartssikkerheden. Forslagets positive virkninger omfatter også de økonomiske virkninger på den europæiske luftfartsindustri og sociale bidrag.

5.4. Gennemførelsesmetode (vejledende)

X Central forvaltning

X Direkte af Kommissionen

Indirekte ved delegation til:

Forvaltningsorganer

X Organer oprettet af Fællesskaberne, jf. artikel 185 i finansforordningen

Nationale offentlige organer eller public service-organer

Fælles eller decentral forvaltning

med medlemsstater

med tredjelande

Fælles forvaltning med internationale organisationer (angiv nærmere)

Relevante bemærkninger:

Kommissionen og EASA vil være fælles om at gennemføre de foranstaltninger, som indføres ved denne forordning.

6. OVERVÅGNING OG EVALUERING

6.1. Overvågningssystem

Hvert år kontrolleres og evalueres Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejde som led i udarbejdelsen af den almindelige årsberetning for det forløbne år og arbejdsprogrammet for det efterfølgende år. Disse to dokumenter vedtages af agenturets bestyrelse og sendes til Europa-Parlamentet, Rådet, Kommissionen, Revisionsretten og medlemsstaterne.

6.2. Evaluering

6.2.1. Forudgående evaluering

I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 har Kommissionen indhentet EASA's udtalelse om en udvidelse af forordningens anvendelsesområde til også at omfatte sikkerhedsaspekter for flyvepladser og for lufttrafikstyring og luftfartstjenester (ATM/ANS). Efter omfattende høringer i overensstemmelse med agenturets egne regler og den internationale praksis på området offentliggjorde EASA sine holdninger hhv. den 6. december 2007 (flyvepladser) og den 15. april 2008 (ATM/ANS), som var positive over for at udvide anvendelsesområdet til at omfatte de to nævnte områder, og som havde modtaget overvældende støtte blandt de berørte interesseparter.

Kommissionen har foretaget en konsekvensanalyse, og resultatet heraf var en klar støtte til at udvide anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 216/2008 til at dække disse områder.

6.2.2. Forholdsregler truffet efter en midtvejsevaluering eller efterfølgende evaluering (erfaringer fra tidligere tilsvarende foranstaltninger)

6.2.3. Vilkaerne for og hyppigheden af fremtidige evalueringer

Hvert femte år gennemføres der en uafhængig ekstern evaluering af, hvor effektivt Luftfartssikkerhedsagenturet udfører sine opgaver, og hvilken betydning de fælles regler og agenturets arbejde har for luftfartssikkerheden som helhed.

7. FORHOLDSREGLER MOD SVIG

Den administrerende direktør gennemfører agenturets budget. Hvert år forelægger den administrerende direktør et detaljeret regnskab for alle indtægter og udgifter i det foregående regnskabsår for Kommissionen, Revisionsretten og agenturets bestyrelse. Desuden har Kommissionens interne revisor samme beføjelser over for Luftfartssikkerhedsagenturet som over for Kommissionens tjenestegrene, og agenturet har en intern revisionsordning svarende til Kommissionens.

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1073/1999 af 25. maj 1999 om undersøgelser, der foretages af Det Europæiske Kontor for Bekæmpelse af Svig (OLAF) samt den interinstitutionelle aftale af 25. maj 1999 om de interne undersøgelser, der foretages af OLAF, gælder uindskrænket for Luftfartssikkerhedsagenturet.

8. RESSOURCER

8.1. Finansielle omkostninger i forbindelse med forslaget mål

Forpligtelsesbevillinger i mio. EUR (3 decimaler)

(Beskrivelse af mål, foranstaltninger og output)	Type output	Gen. snit · om - kostn. tn.	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 og ff.		I ALT	
			Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger	Antal output	Samlede omkostninger
OPERATIONELT MÅL nr. 1 ²⁴	Udvikling af fælles bindende sikkerhedsregler for flyvepladser og ATM/ANS															
Aktion 1 ²⁵	Lovgivning		1,680	1,713	1,747	1,782	1,818	1,854	10,594							
Aktion 2	Standardisering		0,560	2,570	2,913	2,971	3,030	3,090	15,134							
Subtotal mål 1			2,24	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728							
SAMLEDE OMKOSTNINGER			2,24	4,283	4,660	4,753	4,848	4,944	25,728							

²⁴ Som beskrevet under punkt 5.3.

²⁵ Den gennemsnitlige omkostning pr. EASA-ansat, inkl. faste udgifter og udgifter til infrastruktur og rejser, er EUR 140 000 årligt. Til regelarbejdet er behovet 12 personer fra år n; til standardiseringsarbejdet er der et forløb på: 4 personer i år n, + 14 i år n+1, + 2 i år n+2.

8.2. Administrative udgifter

Disse udgifter dækkes af de midler, der årligt bevilges til den forvaltende tjenestegren i Kommissionen.

8.2.1. Personaleressourcer – antal og type

Stillingstyper		Personale til forvaltning af foranstaltningen ved brug af eksisterende og/eller yderligere ressourcer (antal stillinger/fuldtidsækvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Tjenestemænd eller midlertidigt ansatte ²⁶ (XX 01 01)	A*/AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/AST						
Personale, der finansieres ²⁷ over art. XX 01 02							
Andet personale ²⁸ , der finansieres over art. XX 01 04/05							
I ALT							

8.2.2. Opgavebeskrivelse

Udarbejdelse af tekniske regler og forskrifter og gennemførelse af disse forskrifter, herunder standardiseringsarbejde.

8.2.3. Kilder til personaleressourcer (vedtægtsomfattede)

- Stillinger, der i øjeblikket er afsat til forvaltningen af programmet, og som skal erstattes eller forlænges
- Stillinger, der er forhåndsallokeret i forbindelse med APS/FBF-proceduren for år n
- Stillinger, hvorom der skal ansøges i forbindelse med den næste APS/FBF-procedure
- Stillinger, som skal omfordeles under anvendelse af eksisterende ressourcer inden for den pågældende tjeneste (intern omfordeling)
- Stillinger, der er nødvendige i år n, men ikke forudset i APS/FBF-proceduren for det pågældende år

²⁶ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁷ Udgifter, der IKKE er medtaget i referencebeløbet.

²⁸ Udgifter, der er medtaget i referencebeløbet.

8.2.4. *Andre administrative udgifter, der er medtaget i referencebeløbet (XX 01 04/05 – udgifter til administrativ forvaltning)*

i mio. EUR (3 decimaler)

Budgetpost (nummer og betegnelse)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
1 Teknisk og administrativ bistand (herunder personaleudgifter)	0						
Forvaltningsorganer							
Anden teknisk og administrativ bistand							
- intern							
- ekstern							
Teknisk og administrativ bistand i alt							

8.2.5. *Udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet*

i mio. EUR (3 decimaler)

Arten af personaleressourcer	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.
Tjenestemænd og midlertidigt ansatte (XX 01 01)	0,117	0,119	0,121	0,124	0,126	0,129
Personale, som finansieres ved artikel XX 01 02 (hjælpeansatte, nationale eksperter, kontraktansatte osv.) (oplys budgetpost)						
Samlede udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)						

Beregning – tjenestemænd og midlertidigt ansatte

En tjenestemand til en pris af 117 000 EUR (2008), indekseret med 2 % om året

Beregning – personale, der finansieres over art. XX 01 02

8.2.6. Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

i mio. EUR (3 decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 og ff.	I ALT
XX 01 02 11 01 – Tjenesterejser							
XX 01 02 11 02 – Møder og konferencer							
XX 01 02 11 03 - Udvalg ²⁹	0,026	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,301
XX 01 02 11 04 – Undersøgelser og høringer							
XX 01 02 11 05 – Informationssystemer							
2 Andre forvaltningsudgifter i alt (XX 01 02 11)							
3 Andre udgifter af administrativ karakter (angiv hvilke, herunder budgetpost)							
Administrative udgifter i alt, undtagen udgifter til personaleressourcer og dermed forbundne udgifter (IKKE medtaget i referencebeløbet)							

Beregning – Andre administrative udgifter, der ikke er medtaget i referencebeløbet

Møder i det udvalg, der er nedsat ved artikel 65 i forordning 216/2008: 2 årlige møder for 40 eksperter til en pris af 650 EUR pr. ekspert pr. møde (2008), indekseret med 2 % om året.

²⁹ Afhængigt af emnerne på dagsordenen og den tilhørende artikel i forordningen om EASA, kan der være tale om et rådgivende udvalg, et forskriftsudvalg eller en forskriftsprocedure med kontrol. Reference C/10000.