

Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

► **B**                    **EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG) nr 216/2008**

av den 20 februari 2008

om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 79, 19.3.2008, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
► <b><u>M1</u></b>	Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009	L 199	6	31.7.2009
► <b><u>M2</u></b>	Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009	L 309	51	24.11.2009
► <b><u>M3</u></b>	Kommissionens förordning (EU) nr 6/2013 av den 8 januari 2013	L 4	34	9.1.2013

Rättad genom:

- **C1**    Rättelse, EUT L 257, 25.9.2012, s. 22 (216/2008)



**EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EG)  
nr 216/2008**

av den 20 februari 2008

**om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG**

(Text av betydelse för EES)

EUROPAPARLAMENTET OCH EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 80.2,

med beaktande av kommissionens förslag,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande <sup>(1)</sup>,

efter att ha hört Regionkommittén,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget <sup>(2)</sup>, och

av följande skäl:

- (1) Europas medborgare bör ständigt garanteras en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten genom att gemensamma säkerhetsbestämmelser antas och genom åtgärder för att säkerställa att produkter som används och personer och organisationer som är verksamma inom gemenskapen följer såväl dessa bestämmelser som miljöskyddsbestämmelserna. Detta bör bidra till att underlätta den fria rörligheten för varor, personer och organisationer på den inre marknaden.
- (2) Dessutom bör luftfartyg från tredjeland som är i trafik till, från eller inom det territorium där fördraget gäller vara föremål för lämplig tillsyn på gemenskapsnivå inom de gränser som anges i konventionen angående internationell civil luftfart, som undertecknades i Chicago den 7 december 1944 ("Chicagokonventionen") i vilken samtliga medlemsstater är parter.
- (3) Chicagokonventionen innehåller redan miniminormer för att säkerställa säkerheten inom den civila luftfarten med tillhörande miljöskydd. Grundläggande gemenskapskrav och deras tillämpningsföreskrifter bör garantera att medlemsstaterna fullgör de förpliktelser som följer av den konventionen, även gentemot tredjeland.
- (4) Gemenskapen bör i linje med normer och rekommendationer som anges i Chicagokonventionen fastställa grundläggande krav som gäller luftfartsprodukter, delar och anordningar, personer och organisationer som utför trafik med luftfartyg, samt personer som

<sup>(1)</sup> EUT C 185, 8.8.2006, s. 106.

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets yttrande avgivet den 14 mars 2007 (EUT C 301 E, 13.12.2007, s. 103), rådets gemensamma ståndpunkt av den 15 oktober 2007 (EUT C 277 E, 20.11.2007, s. 8) och Europaparlamentets ståndpunkt av den 12 december 2007. Rådets beslut av den 31 januari 2008.

**▼B**

medverkar i och produkter som används i utbildning och medicinsk undersökning av piloter. Kommissionen bör få befogenheter att utarbeta nödvändiga tillämpningsföreskrifter.

- (5) Det skulle inte vara lämpligt att låta gemensamma regler gälla för alla typer av luftfartyg, i synnerhet inte luftfartyg som är av enkelt utförande, som mest används lokalt, som är hembyggda, mycket sällsynta eller bara finns i ett litet antal. Den typen av luftfartyg bör därför även i fortsättningen omfattas av medlemsstaternas tillsyn utan någon skyldighet enligt denna förordning för andra medlemsstater att erkänna sådana nationella ordningar. Rimliga åtgärder bör dock vidtas så att den allmänna säkerhetsnivån för fritidsflygning höjs. Man bör framför allt beakta flygplan och helikoptrar som har låg maximal startmassa och vars prestanda ökar, vilka kan trafikera hela gemenskapen och som är industriellt tillverkade. När det gäller dessa kan gemenskapsregler följaktligen vara bättre för att uppnå en enhetlig nivå på säkerhets- och miljöskyddet.
- (6) Tillämpningsområdet för gemenskapens åtgärd måste anges tydligt, så att det inte råder något tvivel om vilka personer, organisationer och produkter som omfattas av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter. Tillämpningsområdet bör anges tydligt genom hänvisning till en förteckning över luftfartyg som är undantagna från tillämpningen av denna förordning.
- (7) Luftfartsprodukter, delar och anordningar, operatörer som deltar i kommersiella lufttransporter, samt piloter och personer, produkter och organisationer som deltar i deras utbildning och medicinska undersökningar, bör certifieras eller licensieras när de befunnits uppfylla de grundläggande krav som ska fastställas av gemenskapen i linje med normer och rekommendationer som anges i Chicagokonventionen. Kommissionen bör få befogenhet att utarbeta nödvändiga tillämpningsföreskrifter för fastställande av villkoren för utfärdande av certifikatet eller villkoren för att ersätta detta med en deklARATION om erforderlig förmåga, med beaktande av de risker som är förenade med olika typer av trafik, till exempel vissa typer av bruksflyg och lokala flygningar med små luftfartyg.
- (8) I fråga om icke-kommersiell trafik bör reglerna för driften och licensieringen anpassas till komplexiteten hos luftfartyget, och en därtill hörande definition bör fastställas.
- (9) De rättigheter som är förbundna med flygcertifikat för fritidsflygning bör begränsas i överensstämmelse med den utbildning som genomgått för att erhålla de därmed förbundna behörigheterna i överensstämmelse med tillämpningsföreskrifterna.
- (10) För att uppnå gemenskapens mål när det gäller fri rörlighet för varor, personer och tjänster och när det gäller den gemensamma transportpolitiken bör medlemsstaterna, utan ytterligare krav eller bedömning, godkänna produkter, delar och anordningar samt organisationer och personer som har certifierats i enlighet med denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.
- (11) Tillräcklig flexibilitet bör tillåtas under särskilda omständigheter, t.ex. för att vidta brådskande säkerhetsåtgärder eller tillgodose oförutsedda eller begränsade driftsrelaterade behov. Möjlighet bör också ges att uppnå en motsvarande säkerhetsnivå med andra

**▼B**

medel. Medlemsstaterna bör kunna medge undantag från kraven i förordningen och tillämpningsföreskrifterna om undantagen är tydligt avgränsade och står under gemenskapens tillsyn.

- (12) Arbetet inom alla de områden som omfattas av denna förordning behöver organiseras på ett bättre sätt, varvid vissa arbetsuppgifter som nu utförs av gemenskapen eller på nationell nivå i stället bör utföras av ett enda specialiserat expertorgan. Det är därför nödvändigt att, inom ramen för gemenskapens nuvarande institutionella struktur och fördelning av befogenheter, inrätta en europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*), som ska arbeta självständigt med tekniska frågor och vara rättsligt, administrativt och ekonomiskt oberoende. Det är därför både nödvändigt och lämpligt att byrån är ett gemenskapsorgan i form av en juridisk person med de genomförandebefogenheter som den tillerkänns i förordningen.
- (13) Enligt gemenskapens institutionella system är genomförandet av gemenskapslagstiftningen främst medlemsstaternas ansvar. Certifieringsuppgifter som krävs enligt denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter ska därför verkställas på nationell nivå. I vissa klart definierade fall bör dock byrån få befogenhet att utföra sådana certifieringsuppgifter som avses i denna förordning. Byrån bör av samma skäl få vidta nödvändiga åtgärder avseende trafik med luftfartyg, besättningens kompetens eller säkerhet i fråga om luftfartyg från tredjeland i de fall där detta är det bästa sättet att garantera enhetlighet och underlätta den inre marknadens funktion.
- (14) Enligt förordning (EG) nr 2111/2005<sup>(1)</sup> är byrån skyldig att meddela alla upplysningar som kan vara relevanta för uppdatering av den gemenskapsförteckning över lufttrafikföretag som av säkerhetsskäl belagts med verksamhetsförbud inom gemenskapen. Om byrån nekar ett lufttrafikföretag auktorisation enligt bestämmelserna i denna förordning ska byrån vidarebefordra all relevant information som legat till grund för detta beslut till kommissionen, så att namnet på lufttrafikföretaget kan föras in i denna förteckning, om så behövs.
- (15) För att en säkerhetsordning för den civila luftfarten inom gemenskapen på de områden som omfattas av denna förordning ska fungera på ett ändamålsenligt sätt, krävs ett förstärkt samarbete mellan kommissionen, medlemsstaterna och byrån i syfte att upptäcka osäkra förhållanden och på lämpligt sätt åtgärda dessa.
- (16) För att ett säkerhetstänkande ska främjas och regleringssystemet på de områden som omfattas av denna förordning ska fungera väl, måste tillbud och andra händelser spontant rapporteras av dem som bevittnar dem. En sådan rapportering skulle underlättas

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning (EUT L 344, 27.12.2005, s. 15).

**▼B**

av att det skapades en icke-bestrafande miljö, och lämpliga åtgärder bör vidtas av medlemsstaterna för att se till att sådan information och de som lämnar sådan information skyddas.

- (17) Resultaten av flyghaveriutredningar bör utan dröjsmål leda till åtgärder, särskilt om de handlar om bristfällig luftfartygskonstruktion och/eller frågor som rör driften, så att konsumenterna kan ha fortsatt förtroende för lufttransporter.
- (18) För att uppnå säkerhetsmålen i denna förordning bör gemenskapen ges behörighet att besluta om böter för innehavare av certifikat och tillstånd som byrån har utfärdat. Enligt gemenskapens rättsordning bör sådana böter utfärdas av kommissionen på rekommendation av byrån. Det bör betonas att kommissionen, genom införandet av böter, kommer att kunna ge en mer nyanserad, flexibel och anpassad reaktion på överträdelse av bestämmelserna jämfört med en indragning av ett certifikat.
- (19) Eftersom alla beslut som fattas av kommissionen i överensstämmelse med denna förordning i enlighet med EG-fördraget kan prövas av Europeiska gemenskapernas domstol, bör domstolen, enligt artikel 229 i fördraget, ges obegränsad behörighet avseende beslut som kommissionen fattar om utfärdande av böter och föreläggande av viten.
- (20) Med hänsyn till den ökande omsorgen om passagerares hälsa och välbefinnande under flygningen måste luftfartygskonstruktioner tas fram som bättre skyddar passagerarnas säkerhet och hälsa.
- (21) Målen i denna förordning kan effektivt uppnås genom samarbete med tredjeländer. Bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter kan i så fall anpassas genom avtal mellan gemenskapen och dessa länder. Om sådana avtal inte har ingåtts bör medlemsstaterna ändå, under lämplig gemenskapstillsyn, kunna få erkänna godkännanden som utfärdats av ett tredjeland för utländska produkter, delar, anordningar, organisationer och personal.
- (22) För att bistå gemenskapen på lämpligt sätt bör byrån få möjlighet att utveckla sin sakkunskap med avseende på alla de aspekter av civil luftfartssäkerhet och miljöskydd som omfattas av denna förordning. Byrån bör bistå kommissionen vid utarbetandet av nödvändig lagstiftning och bistå medlemsstaterna och branschen vid tillämpningen av denna. Den bör vid behov kunna utfärda certifieringsspecifikationer och vägledande material, genomföra tekniska undersökningar och utfärda certifikat, bör bistå kommissionen i dess arbete med att övervaka tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter och bör ges de befogenheter som krävs för att utföra sina uppgifter.
- (23) För att effektivt kunna kontrollera hur byrån fungerar bör kommissionen och medlemsstaterna vara företrädare i byråns styrelse. Denna styrelse bör ha de befogenheter som är nödvändiga för att fastställa budgeten, kontrollera budgetens genomförande, anta lämpliga finansiella bestämmelser, utarbeta öppna förfaranden för byråns beslutsfattande och utse den verkställande direktören. Byrån bör också få bedriva forskning och organisera lämplig

**▼B**

samordning med kommissionen och medlemsstaterna. Det är önskvärt att byrån bistår gemenskapen och dess medlemsstater i internationella förbindelser, t.ex. harmonisering av bestämmelser, erkännande av godkännanden och tekniskt samarbete, och den bör ha rätt att etablera lämpliga förbindelser med luftfartsmyndigheterna i tredjeländer och med internationella organisationer som är behöriga i frågor som omfattas av denna förordning.

- (24) För öppenhetens skull bör observatörer från de berörda parterna vara företrädare i byråns styrelse.
- (25) Allmänintresset kräver att byrån baserar säkerhetsarbetet uteslutande på oberoende expertis, med strikt tillämpning av denna förordning och de av kommissionen antagna tillämpningsföreskrifterna. Alla byråns beslut som rör säkerhetsfrågor bör därför fattas av den verkställande direktören, som bör ha stor rörelsefrihet för att söka råd och organisera byråns interna funktion. När byrån behöver utarbeta utkast till allmänna bestämmelser som ska tillämpas av de nationella myndigheterna bör dock medlemsstaterna medverka i beslutsprocessen.
- (26) Det är nödvändigt att se till att parter som berörs av byråns beslut har tillgång till de rättsmedel som är nödvändiga och som lämpar sig för luftfartsområdets särskilda karaktär. Ett lämpligt överklagandeförfarande bör fastställas så att den verkställande direktörens beslut kan överklagas till en särskild överklagandenämnd, vars beslut i sin tur kan överklagas till Europeiska gemenskapernas domstol.
- (27) För att garantera byråns fullständiga oberoende och självständighet bör den ha en egen budget där intäkterna främst består av ett bidrag från gemenskapen och avgifter från dem som använder systemet. Eventuella ekonomiska bidrag till byrån från medlemsstater, tredjeländer eller andra organ får inte påverka dess självständighet och opartiskhet. Gemenskapens budgetförfarande bör gälla för gemenskapens bidrag och för alla andra anslag från Europeiska unionens allmänna budget. Granskningen av räkenskaperna bör utföras av Europeiska revisionsrätten.
- (28) Innan byrån inrättar lokala kontor bör det genom allmänna bestämmelser klargöras vilka villkor som måste uppfyllas och hur stora bidrag den berörda medlemsstaten måste betala.
- (29) Eftersom målen för denna förordning, nämligen fastställande och enhetlig tillämpning av gemensamma bestämmelser om luftfarts-säkerhet och miljöskydd, inte i tillräcklig utsträckning kan uppnås av medlemsstaterna och de därför, på grund av förordningens

## ▼B

europiska räckvidd, bättre kan uppnås på gemenskapsnivå, kan gemenskapen vidta åtgärder i enlighet med subsidiaritetsprincipen i artikel 5 i fördraget. I enlighet med proportionalitetsprincipen i samma artikel går denna förordning inte utöver vad som är nödvändigt för att uppnå dessa mål.

- (30) Det har konstaterats att europeiska länder som inte är medlemmar av Europeiska unionen också i fortsättningen bör involveras för att uppnå en alleuropeisk dimension och därmed underlätta arbetet med att förbättra den civila luftfartssäkerheten i hela Europa. De europeiska länder som har ingått avtal med gemenskapen om att anta och tillämpa gemenskapens regelverk på det område som omfattas av denna förordning bör delta i arbetet, i enlighet med överenskomna villkor inom ramen för dessa avtal.
- (31) Det är en allmän målsättning att överföring av funktioner och uppgifter från medlemsstaterna, inklusive dem som härrör från deras samarbete via de gemensamma luftfartsmyndigheterna, till byrån bör genomföras effektivt, utan avkall på den nuvarande höga säkerhetsnivån, och utan negativa följder för certifieringsplanerna. Lämpliga åtgärder bör vidtas till stöd för den nödvändiga övergången.
- (32) Genom denna förordning fastställs gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet, och en europeisk byrå för luftfartssäkerhet inrättas. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet<sup>(1)</sup> bör därför upphävas.
- (33) Genom denna förordning inrättas en lämplig och omfattande ram för utarbetande och genomförande av gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på området civil luftfart. Bilaga III till rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart<sup>(2)</sup> och rådets direktiv 91/670/EEG av den 16 december 1991 om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten<sup>(3)</sup> bör därför i vederbörlig ordning upphävas, utan att det påverkar certifiering eller licensiering av produkter, personer och organisationer som redan utförts i enlighet med dessa rättsakter.
- (34) Genom denna förordning inrättas en lämplig och omfattande ram för säkerhet i fråga om luftfartyg från tredjeländer som använder flygplatser i gemenskapen. Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredje land som använder flygplatser i gemenskapen<sup>(4)</sup> bör därför i vederbörlig ordning upphävas, utan att det påverkar de genomförandeåtgärder som rör insamling av information, rampinspektioner och informationsutbyte.
- (35) Denna förordning kommer att tillämpas på varje annat område som rör civil luftfartssäkerhet på grundval av ett kommande förslag i enlighet med fördraget.

<sup>(1)</sup> EGT L 240, 7.9.2002, s. 1. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 334/2007 (EUT L 88, 29.3.2007, s. 39).

<sup>(2)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 4. Förordningen senast ändrad genom kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 (EUT L 10, 12.1.2008, s. 1).

<sup>(3)</sup> EGT L 373, 31.12.1991, s. 1.

<sup>(4)</sup> EUT L 143, 30.4.2004, s. 76. Direktivet ändrat genom förordning (EG) nr 2111/2005.

**▼B**

- (36) Det är nödvändigt att fastställa lämpliga åtgärder både för att säkerställa det nödvändiga skyddet av känsliga säkerhetsuppgifter och för att förse allmänheten med tillräcklig information om säkerhetsnivån inom den civila luftfarten och tillhörande miljöskydd, med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar <sup>(1)</sup> och relevant nationell lagstiftning. Mot de beslut som fattas av byrån i enlighet med artikel 8 i den förordningen bör klagomål kunna framföras till ombudsmannen eller talan väckas vid domstolen på de villkor som föreskrivs i artiklarna 195 respektive 230 i fördraget.
- (37) De åtgärder som krävs för att genomföra denna förordning bör antas i enlighet med rådets beslut 1999/468/EG av den 28 juni 1999 om de förfaranden som ska tillämpas vid utövandet av kommissionens genomförandebefogenheter <sup>(2)</sup>.
- (38) Kommissionen bör särskilt ges befogenhet att anta tillämpningsföreskrifter för luftvärdighet, licensiering av flygbesättningar och därmed förbundna godkännanden, trafik med luftfartyg, luftfartyg som används av operatörer från tredjeland, tillsyn och efterlevnad samt att anta föreskrifter om byråns avgifter. Eftersom dessa åtgärder har en allmän räckvidd och avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, bl.a. genom att komplettera den med nya icke väsentliga delar, måste de antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 5a i beslut 1999/468/EG.
- (39) Av effektivitetsskäl bör de normala tidsfristerna för det föreskrivande förfarandet med kontroll förkortas för anpassning av grundläggande krav på miljöskydd och för att anta tillämpningsföreskrifter för miljöskydd.
- (40) Av brådskande skäl är det nödvändigt att tillämpa det skyndsamma förfarandet i artikel 5a.6 i beslut 1999/468/EG när kommissionen beslutar om åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna som en omedelbar reaktion på säkerhetsproblem samt om avvikande godkännanden som anmälts av medlemsstaterna.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL I  
PRINCIPER

**▼M2**

*Artikel 1*

**Tillämpningsområde**

1. Denna förordning ska tillämpas på
- a) konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartsprodukter, delar och anordningar samt personal och organisationer som

<sup>(1)</sup> EGT L 145, 31.5.2001, s. 43.

<sup>(2)</sup> EGT L 184, 17.7.1999, s. 23. Beslutet ändrat genom beslut 2006/512/EG (EUT L 200, 22.7.2006, s. 11).



**▼ M2**

medverkar i konstruktion, produktion och underhåll av sådana produkter, delar och anordningar,

- b) personal och organisationer som medverkar i luftfartygs drift,
- c) konstruktion, underhåll och drift av flygplatser, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet och, utan att det påverkar gemenskapens och medlemsstaternas lagstiftning rörande miljön och planering för markanvändning, bevarandet av flygplatsernas omgivningar,
- d) konstruktion, produktion och underhåll av flygplatsutrustning, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet,
- e) konstruktion, produktion och underhåll av system och komponenter för flygledningstjänst och flygtrafiktjänster, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet, och
- f) flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, samt personal och organisationer som medverkar i sådan verksamhet.

2. Denna förordning ska inte tillämpas på följande:

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

3. Medlemsstaterna ska så långt det är möjligt se till att alla militär-anläggningar som är öppna för allmänt bruk och som det hänvisas till i punkt 2 b eller tjänster som militär personal tillhandahåller för allmänt bruk och som det hänvisas till i punkt 2 c, är förenliga med en säkerhetsnivå som åtminstone är så effektiv som den fastställts i de grundläggande kraven i bilagorna Va och Vb.

**▼ B***Artikel 2***Syfte**

- 1. Denna förordnings huvudsyfte är att skapa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i Europa.
- 2. Ytterligare mål inom de områden som denna förordning omfattar är att
  - a) säkerställa en hög och enhetlig miljöskyddsnivå,

**▼B**

- b) underlätta den fria rörligheten för varor, personer och tjänster,
  - c) gynna kostnadseffektiviteten vid reglerings- och certifieringsförfaranden och undvika dubbelarbete på nationell och europeisk nivå,
  - d) bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter,
  - e) främja gemenskapens syn på civila säkerhetsnormer och säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten i hela världen genom att upprätta lämpligt samarbete med tredjeländer och internationella organisationer,
  - f) skapa lika villkor för alla aktörer på den inre marknaden för luftfart.
3. Målen i punkterna 1 och 2 ska uppnås på följande sätt:
- a) Utarbetande, antagande och enhetlig tillämpning av alla nödvändiga rättsakter.
  - b) Erkännande, utan ytterligare krav, av certifikat, licenser, godkännanden eller andra dokument som utfärdats för produkter, personal och organisationer enligt denna förordning eller dess genomförandebestämmelser.
  - c) Inrättande av en oberoende europeisk byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*).
  - d) Enhetligt genomförande från de nationella myndigheternas och byråns sida av alla nödvändiga åtgärder, inom ramen för deras respektive ansvarsområden.

*Artikel 3***Definitioner**

I denna förordning avses med

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

**▼M2**

- d) *delar och anordningar*: instrument, utrustning, mekanism, del, apparatur, mjukvara eller tillbehör, inklusive kommunikationsutrustning, som används eller är avsedd att användas vid drift eller kontroll av luftfartyg under flygning; detta ska omfatta delar av en flygkropp, motor eller propeller, eller utrustning som används för att manövrera luftfartyget från marken,
- da) *komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: komponenter enligt definitionen i artikel 2.19 i Europaparlamentets och rådets

**▼ M2**

förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning")<sup>(1)</sup>,

**▼ B**

- e) *certifiering*: varje form av erkännande av att en produkt, del eller anordning, organisation eller person uppfyller tillämpliga krav, inbegripet vad som föreskrivs i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter, samt utfärdande av certifikat som styrker att dessa krav är uppfyllda,
- f) *behörigt organ*: organ som får tilldelas en specifik certifieringsuppgift av byrån eller en nationell luftfartsmyndighet under deras tillsyn och ansvar,
- g) *certifikat*: varje slags godkännande, licens eller annat dokument som utfärdas till följd av certifiering,

**▼ M2**

- h) *operatör*: varje juridisk eller fysisk person som utför eller avser att utföra trafik med ett eller flera luftfartyg, eller som driver eller avser att driva en eller flera flygplatser,

**▼ B**

- i) *kommersiell trafik*: all luftfartygst trafik som mot ersättning eller annan form av gottgörelse är tillgänglig för allmänheten eller, om den inte är tillgänglig för allmänheten, bedrivs i enlighet med ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden saknar kontroll över operatören,
- j) *komplext motordrivet luftfartyg*:
  - i) ett flygplan
    - vars största certifierade startmassa överstiger 5 700 kg, eller
    - som är certifierat för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nitton, eller
    - som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst två piloter, eller
    - som är försett med en eller flera turbojetmotorer eller fler än en turbopropmotor, eller
  - ii) en helikopter som är certifierad
    - för en största startmassa som överstiger 3 175 kg, eller
    - för ett största antal passagerarsittplatser som överstiger nio, eller
    - för drift med en minimibesättning på minst två piloter, eller
  - iii) ett tiltrotorluftfartyg,

**▼ C1**

- k) *utbildningshjälpmedel för flygsimulering*: alla anordningar, oavsett typ, i vilka flygförhållanden simuleras på marken, bl.a. flygsimulatorer, flygutbildningshjälpmedel, utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer samt anordningar för grundläggande instrumentutbildning,

<sup>(1)</sup> EUT L 96, 31.3.2004, s. 1.

**▼ B**

- l) *behörighet*: en uppgift på ett certifikat som anger rättigheter, särskilda villkor eller begränsningar för detta,

**▼ M2**

- m) *flygplats*: givet område (inklusive byggnader, anläggningar och utrustning) på land eller vatten eller på en fast konstruktion, en fast eller flytande konstruktion på vatten, som är avsedd att helt eller delvis användas vid ett luftfartygs start eller landning eller ett luftfartygs rörelser längs marken/vattnet,
- n) *flygplatsutrustning*: utrustning, apparatur, mjukvara eller tillbehör som används eller är avsedd att användas för att bidra till att manövrera ett luftfartyg på en flygplats,
- o) *platta*: avgränsat område avsett för luftfartygs av- och pålastning av post eller gods, passagerares av- och påstigning, luftfartygs tankning, uppställning eller underhåll,
- p) *ledningstjänst för trafik på plattan*: tjänst som tillhandahålls för att reglera luftfartygs och fordons verksamhet och rörelser på platta,
- q) *flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: flygledningstjänst enligt definitionen i artikel 2.10 i förordning (EG) nr 549/2004, flygtrafiktjänster enligt definitionen i artikel 2.4 i samma förordning och tjänster som utgörs av framtagning och bearbetning av data och formatering och leverans av data till allmän flygtrafik i flygtrafiksyfte som är viktig ur säkerhetssynpunkt,
- r) *system för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster*: rje kombination av säkerhetsrelaterad utrustning och system enligt definitionen i artikel 2.39 i förordning (EG) nr 549/2004,
- s) *flyginformationstjänst*: verksamhet med uppgift att lämna råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

**▼ B**

## KAPITEL II

## GRUNDLÄGGANDE KRAV

## Artikel 4

## Grundläggande principer och tillämplighet

1. Luftfartyg, inklusive installerade produkter, delar och anordningar, som
- a) är konstruerade eller tillverkade av en organisation, för vars säkerhetstillsyn byrån eller en medlemsstat ansvarar, eller
- b) är registrerade i en medlemsstat, såvida inte deras regelmässiga säkerhetstillsyn har delegerats till ett tredjeland och de inte används av en gemenskapsoperatör, eller
- c) är registrerade i ett tredjeland och används av en operatör, vars verksamhet tillses av en medlemsstat eller som används för flygning till, inom eller ut ur gemenskapen av en operatör som är etablerad eller bosatt inom gemenskapen, eller

**▼B**

d) är registrerade i ett tredjeland eller en medlemsstat som har delegerat sin regelmässiga säkerhetstillsyn till ett tredjeland, och som används av en tredjelandsoperatör för flygning till, inom eller ut ur gemenskapen,

ska överensstämma med denna förordning.

2. Personal som utför trafik med luftfartyg som avses i punkt 1 b, c eller d ska uppfylla kraven i denna förordning.

3. Trafik med luftfartyg som avses i punkt 1 b, c eller d ska överensstämma med denna förordning.

**▼M2**

3a. Kraven i denna förordning ska uppfyllas av flygplatser, inklusive utrustning, som är belägna inom det territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget, som är öppna för allmänt bruk och som bedriver kommersiella lufttransporter och som tillhandahåller instrumentinflygningsprocedurer eller vid avgång, och som

a) har en belagd bana på 800 meter eller mer, eller

b) enbart är avsedd för helikoptrar.

Kraven i denna förordning ska uppfyllas av personal och organisationer som medverkar i driften av dessa flygplatser.

3b. Genom undantag från punkt 3a får medlemsstaterna besluta att från bestämmelserna i denna förordning undanta en flygplats som

— inte hanterar mer än 10 000 passagerare per år och

— inte hanterar mer än 850 rörelser per år relaterade till fraktverksamhet.

Om medlemsstatens undantag inte överensstämmer med de allmänna säkerhetsmålen i denna förordning eller andra bestämmelser i gemenskapslagstiftningen ska kommissionen fatta ett beslut i enlighet med säkerhetsförfarandet i artikel 65.7 om att inte tillåta undantaget. I ett sådant fall ska den berörda medlemsstaten återkalla undantaget.

3c. Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster som tillhandahålls i luftrummet för ett territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget, liksom varje annat luftrum där medlemsstaterna tillämpar Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet")<sup>(1)</sup> i enlighet med artikel 1.3 i den förordningen, ska uppfylla kraven i denna förordning. System och komponenter som används för och personal och organisationer som medverkar i tillhandahållandet av dessa flygledningstjänster/flygtrafiktjänster ska uppfylla kraven i denna förordning.

**▼B**

4. Punkt 1 ska inte tillämpas på luftfartyg som avses i bilaga II.

5. Punkterna 2 och 3 ska inte tillämpas på luftfartyg som avses i bilaga II, utom då luftfartyg som avses i leden a ii, d och h i denna används för kommersiella lufttransporter.

6. Denna förordning ska inte påverka tredjeländers rättigheter enligt internationella konventioner, särskilt Chicagokonventionen.

<sup>(1)</sup> EUT L 96, 31.3.2004, s. 20.

**▼B***Artikel 5***Luftvärdighet**

1. De luftfartyg som avses i artikel 4.1 a–c ska uppfylla de grundläggande krav på luftvärdighet som fastställs i bilaga I.
2. Att luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och produkter, delar och anordningar som är monterade på dessa luftfartyg uppfyller dessa krav ska fastställas enligt följande:
  - a) Produkterna ska ha typcertifikat. Typcertifikatet och godkännande av ändringar av typcertifikatet, inklusive kompletterande typcertifikat, ska utfärdas när den sökande har visat att produkten överensstämmer med en typcertifieringsgrund enligt artikel 20, som har fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i punkt 1 och när produkten inte har någon del eller egenskap som gör den farlig vid drift. Typcertifikatet ska omfatta produkten, med alla delar och anordningar som monterats på den.

**▼M2**

- b) De åtgärder som avses i punkt 5 får omfatta ett krav på certifiering av delar och anordningar. Certifikaten för delar och anordningar ska utfärdas när den sökande har visat att delarna och anordningarna uppfyller de detaljerade luftvärdighetsspecifikationer som fastställts för att säkerställa att de grundläggande kraven enligt punkt 1 uppfylls.
- c) Inget luftfartyg får framföras utan ett giltigt luftvärdighetsbevis. Detta luftvärdighetsbevis ska utfärdas när sökanden har visat att luftfartyget överensstämmer med den typkonstruktion som godkänts i dess typcertifikat och när relevant dokumentation, relevanta inspektioner och tester visar att luftfartyget är i ett tillstånd som medger säker drift. Luftvärdighetsbeviset ska vara giltigt så länge det inte har indragits tillfälligt, återkallats eller löpt ut och så länge luftfartyget underhålls i enlighet med de grundläggande krav i fråga om fortsatt luftvärdighet som fastställs i punkt 1.d i bilaga I samt de åtgärder som antas i enlighet med punkt 5.

**▼B**

- d) Organisationer som har ansvaret för underhåll av produkter, delar och anordningar ska visa att de har förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. Om inte denna förmåga och dessa möjligheter godtas på annat sätt ska de erkännas genom att ett organisationsgodkännande utfärdas. De rättigheter som tilldelas den godkända organisationen och godkännandets räckvidd ska anges i villkoren för godkännande.
- e) Organisationer som har ansvaret för konstruktion och tillverkning av produkter, delar och anordningar ska visa att de har förmåga och resurser att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. Om inte denna förmåga och dessa möjligheter godtas på annat sätt ska de erkännas genom att ett organisationsgodkännande utfärdas. De rättigheter som tilldelas den godkända organisationen och godkännandets räckvidd ska anges i villkoren för godkännande.

**▼B**

Vidare gäller följande:

- f) Personal som är ansvarig för godkännandeförklaring för en produkt, del eller anordning efter underhåll kan åläggas att inneha lämpligt certifikat ("personcertifikat").
- g) Förmågan hos organisationer för utbildning i underhåll att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter när det gäller utfärdandet av de certifikat som avses i punkt f får erkännas genom att ett godkännande utfärdas.

3. Luftfartyg som avses i artikel 4.1 a och produkter, delar och anordningar som är monterade på dessa luftfartyg ska uppfylla kraven i punkt 2 a, b och e i denna artikel.

4. Genom undantag från punkterna 1 och 2 gäller följande:

- a) Ett flygtillstånd kan utfärdas när det visas att luftfartyget kan fungera säkert vid en grundläggande flygning. Det ska utfärdas med lämpliga begränsningar, särskilt för att trygga tredje parts säkerhet.
- b) Ett begränsat luftvärdighetsbevis kan utfärdas för luftfartyg för vilket ett typcertifikat inte har utfärdats i enlighet med punkt 2 a. I detta fall ska det visas att luftfartyget överensstämmer med särskilda specifikationer för luftvärdighet och att avvikelser från de grundläggande kraven i punkt 1 ändå garanterar tillräcklig säkerhet med tanke på ändamålet. Vilka luftfartyg som är berättigade till dessa begränsade bevis, samt begränsningar för användning av dessa luftfartyg, ska fastställas i enlighet med de åtgärder som avses i punkt 5.
- c) När antalet luftfartyg av samma typ som är berättigade till ett begränsat luftvärdighetsbevis motiverar det, kan ett begränsat typcertifikat utfärdas och en lämplig typcertifieringsgrund ska upprättas.

5. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna artikel genom att komplettera den ska antas genom det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.4. I åtgärderna ska särskilt anges följande:

- a) Villkor för att fastställa och för en sökande tillkännage den typcertifieringsgrund som är tillämplig på en produkt.
- b) Villkor för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade luftvärdighetsspecifikationer som är tillämpliga på delar och anordningar.
- c) Villkor för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade luftvärdighetsspecifikationer som är tillämpliga på luftfartyg som är berättigade till ett begränsat luftvärdighetsbevis.
- d) Villkor för att utfärda och sprida obligatorisk information för att säkerställa produkternas fortsatta luftvärdighet.

**▼B**

- e) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla typcertifikat, begränsade typcertifikat, godkännande av förändringar av typcertifikat, individuella luftvärdighetsbevis, begränsade luftvärdighetsbevis, flygtillstånd och certifikat för produkter, delar eller anordningar, inbegripet
- i) villkor för giltighetstiden för dessa certifikat och villkor för förnyelsen av certifikat när en begränsad giltighetstid fastställs,
  - ii) begränsningar som gäller för utfärdandet av flygtillstånd och som särskilt bör gälla
    - flygningens ändamål,
    - luftrum för flygningen,
    - kvalifikation för flygbesättningen,
    - transport av personer som inte tillhör besättningen,
  - iii) luftfartyg som är berättigade till begränsade luftvärdighetsbevis och begränsningar med anknytning till detta,
  - iv) den kursplan som minimalt krävs för att utbilda personal med behörighet att certifiera underhåll, för att säkerställa överensstämmelse med punkt 2 f,
  - v) den kursplan som minst krävs för typbehörighet som pilot och kvalificering av tillämpliga simulatorer för att säkerställa överensstämmelse med artikel 7,
  - vi) motsvarande minimiutrustningslista och ytterligare specifikationer för luftvärdighet för en viss typ av drift för att säkerställa överensstämmelse med artikel 8.
- f) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de organisationsgodkännanden som krävs i enlighet med punkt 2 d, e och g samt villkor enligt vilka sådana godkännanden inte behöver sökas.
- g) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de personcertifikat som krävs i enlighet med punkt 2 f.
- h) Ansvar för innehavare av certifikat.
- i) På vilket sätt de luftfartyg som avses i punkt 1 och som inte omfattas av punkterna 2 eller 4 ska visa överensstämmelse med de grundläggande kraven.
  - j) På vilket sätt de luftfartyg som avses i artikel 4.1 c ska visa överensstämmelse med de grundläggande kraven.
6. När kommissionen beslutar om de åtgärder som avses i punkt 5 ska den särskilt se till att de
- a) återspeglar teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet inom området för luftvärdighet,
  - b) beaktar världsomspännande erfarenhet från driften av luftfartyg samt vetenskapliga och tekniska framsteg,
  - c) möjliggör omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud,



**▼B**

- d) inte innebär att luftfartyg som avses i artikel 4.1 c åläggs krav som skulle vara oförenliga med medlemsstaternas skyldigheter inom ramen för Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO).

*Artikel 6***Grundläggande krav på miljöskydd****▼M3**

1. Produkter, delar och anordningar ska uppfylla miljöskyddskraven i ändring 10 i volym I och i ändring 7 i volym II i bilaga 16 till Chicagokonventionen i dess lydelse den 17 november 2011, med undantag för tilläggen till bilaga 16.

**▼B**

2. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av de krav som avses i punkt 1 i syfte att anpassa dem till senare ändringar i Chicagokonventionen och dess bilagor, som träder i kraft efter det att denna förordning har antagits och som blir tillämpliga i alla medlemsstater, ska, i den mån dessa anpassningar inte utvidgar denna förordnings tillämpningsområde, antas genom det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.5.

3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av de krav som avses i punkt 1, genom att komplettera dem, ska, vid behov med användning av innehållet i de tillägg som avses i punkt 1, antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.5.

*Artikel 7***Piloter**

1. De piloter som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c samt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av dessa piloter ska uppfylla de relevanta ”grundläggande kraven” i bilaga III.

2. Utom under utbildning får en person vara pilot, endast om han eller hon innehar ett flygcertifikat och ett medicinskt intyg som är lämpliga för den berörda typen av trafik.

Ett flygcertifikat ska endast utfärdas för en person när han eller hon uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven på teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter, språkkunskaper och erfarenhet enligt bilaga III.

Ett medicinskt intyg ska utfärdas för en person endast när han eller hon uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven i fråga om medicinsk lämplighet enligt bilaga III. Det medicinska intyget kan utfärdas av flygläkare eller av flygmedicinska centrum.

**▼B**

Trots bestämmelserna i tredje stycket får, för flygcertifikat för fritidsflygning, en allmänläkare med tillräckligt detaljerad kännedom om sökandens medicinska bakgrund, om så är tillåtet enligt nationell lagstiftning, fungera som flygläkare i enlighet med tillämpningsföreskrifter antagna i enlighet med förfarandet i artikel 65.3. Dessa tillämpningsföreskrifter ska säkerställa att säkerhetsnivån upprätthålls.

De certifikatsbehörigheter som tilldelas piloten och räckvidden för flygcertifikatet och det medicinska intyget ska anges i respektive handling.

När det gäller piloter som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 c kan kravet enligt andra och tredje stycket ovan uppfyllas genom godtagande av flygcertifikat och medicinskt intyg som utfärdats av ett tredjeland eller på tredjelands vägnar.

3. Att pilotutbildningsorganisationer och flygmedicinska center har behörighet att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter i fråga om att utfärda flygcertifikat och medicinska intyg ska erkännas genom att ett godkännande utfärdas.

Godkännanden av pilotutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum ska utfärdas när den berörda organisationen iakttar de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven i bilaga III.

De rättigheter som godkännandet innebär ska anges i godkännandet.

**▼M2**

4. Ett certifikat ska krävas för varje utbildningshjälpmedel för flygsimulering som används i pilotutbildning. Certifikatet ska utfärdas när sökanden har visat att hjälpmedlet överensstämmer med de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven i bilaga III.

**▼B**

5. Personer som ansvarar för flygträning eller flygsimulering eller för att bedöma piloters kompetens samt flygläkare ska inneha ett lämpligt certifikat. Ett sådant certifikat ska utfärdas när det visas att den berörda personen iakttar de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven i bilaga III.

De rättigheter som certifikatet innebär ska anges i certifikatet.

6. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna artikel genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.4. I åtgärderna ska särskilt anges följande:

- a) De olika behörigheter för flygcertifikat och de medicinska intyg som krävs för de olika typerna av verksamhet.
- b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla flygcertifikat, behörigheter för flygcertifikat, medicinska intyg, godkännanden och certifikat enligt punkterna 2–5 och villkoren för att sådana certifikat och godkännanden inte behöver krävas.
- c) Rättigheter och skyldigheter för innehavare av flygcertifikat, behörigheter för flygcertifikat, medicinska intyg, godkännanden och certifikat enligt punkterna 2–5.
- d) Villkor för omvandling av befintliga nationella flygcertifikat och nationella certifikat för flygmaskinister till flygcertifikat samt villkoren för att omvandla nationella medicinska intyg till allmänt erkända medicinska intyg.

**▼B**

- e) Utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelser i bilaterala avtal som ingåtts i enlighet med artikel 12, villkoren för godtagande av certifikat från tredjeland.
- f) Hur piloter på luftfartyg som avses i bilaga II a ii, d och f när de utför kommersiella lufttransporter uppfyller de relevanta grundläggande kraven i bilaga III.
7. När kommissionen beslutar om de åtgärder som avses i punkt 6 ska den särskilt se till att de återspeglar teknikens utvecklingsnivå inklusive beprövade erfarenheter samt vetenskapliga och tekniska framsteg inom pilotutbildningen.

Åtgärderna ska även inbegripa bestämmelser om utfärdandet av samtliga slag av flygcertifikat och behörigheter som krävs enligt Chicagokonventionen samt av flygcertifikat för fritidsflygning som omfattar icke kommersiell verksamhet med luftfartyg med en maximal certifierad startmassa på 2 000 kg eller mindre och som inte svarar mot något av de kriterier som anges i artikel 3 j.

*Artikel 8***Flygdrift****▼M2**

1. Flygdrift med luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IV och, i tillämpliga fall, bilaga Vb.

**▼B**

2. Såvida inget annat fastställs i tillämpningsföreskrifterna ska operatörer som utför kommersiell trafik visa att de har förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. Denna förmåga och dessa möjligheter ska erkännas genom att ett certifikat utfärdas. De rättigheter som tilldelas operatören och trafikens omfattning ska anges i certifikatet.
3. Såvida inget annat fastställs i tillämpningsföreskrifterna ska operatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med driften av luftfartygen.
4. Kabinbesättning som deltar i trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och c ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IV. De som utför kommersiell trafik ska inneha ett intyg enligt vad som inledningsvis anges i bilaga III, kapitel O, d i OPS 1.1005 enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>. Medlemsstaten får föreskriva att ett sådant intyg utfärdas av godkända operatörer eller utbildningsorganisationer.
5. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna artikel genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.4. I åtgärderna ska särskilt anges följande:

<sup>(1)</sup> EUT L 377, 27.12.2006, s. 1.

**▼ M2**

- a) Villkor för drift av ett luftfartyg i överensstämmelse med de grundläggande kraven i bilaga IV och, i tillämpliga fall, bilaga Vb.

**▼ B**

- b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i punkt 2 och de omständigheter under vilka ett certifikat ska ersättas av en deklARATION om operatörens förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med driften av luftfartyget.
- c) Rättigheter och skyldigheter för innehavare av certifikat.
- d) Villkor och förfaranden för deklARATIONER från, och för översyn av, operatörer som avses i punkt 3 och de omständigheter under vilka en deklARATION ska ersättas med uppvisande av förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de rättigheter som operatören tillerkänns genom utfärdandet av certifikatet.
- e) Villkor för att utfärda, behålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla det intyg för kabinbesättning som avses i punkt 4.
- f) Villkor för när en viss verksamhet av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.

**▼ M2**

- g) Det sätt på vilket driften av luftfartyg som avses i bilaga II led a ii, d och h och som används för kommersiella lufttransporter uppfyller de relevanta grundläggande kraven i bilaga IV och, i tillämpliga fall, bilaga Vb.

**▼ B**

6. De åtgärder som avses i punkt 5 ska
- återspegla teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet inom området flygverksamhet,
  - definiera olika typer av trafik och ge utrymme för därtill hörande krav och påvisande av överensstämmelse i proportion till trafikens svårighetsgrad och de risker som den medför,
  - beakta världsomspännande erfarenhet från driften av luftfartyg samt vetenskapliga och tekniska framsteg,
  - i fråga om kommersiella transporter med flygplan, och utan att det påverkar tillämpningen av föregående strecksats, inledningsvis utarbetas på grundval av gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden enligt bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91,
  - grundas på en riskbedömning och stå i proportion till verksamhetens omfattning,
  - möjliggöra omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud,

**▼B**

- inte innebära att luftfartyg som avses i artikel 4.1 c kan åläggas krav som skulle vara oförenliga med medlemsstaternas skyldigheter inom ramen för ICAO,

**▼M2**

- beakta säkerhetsaspekterna för flygledningstjänsten/flygtrafiktjänster.

*Artikel 8a***Flygplatser**

1. Flygplatser och flygplatsutrustning samt flygplatsernas drift ska uppfylla de grundläggande krav som fastställs i bilaga Va och, i tillämpliga fall, bilaga Vb.

2. Flygplatsernas, flygplatsutrustningens och flygplatsdriftens överensstämmelse med de grundläggande kraven ska fastställas i enlighet med följande:

- a) Ett certifikat ska krävas för varje flygplats. Certifikatet och certifieringen av ändringar av detta ska utfärdas när den sökande har visat att flygplatsen överensstämmer med certifieringsgrunden för flygplatsen som fastställs i led b och att flygplatsen inte har någon del eller egenskap som har en negativ flygsäkerhetspåverkan vid drift. Certifikatet ska omfatta flygplatsen, dess drift och dess säkerhetsrelaterade utrustning.
- b) Certifieringsgrunden för en flygplats ska bestå av
  - i) de certifieringsspecifikationer som är tillämpliga på en viss typ av flygplatser,
  - ii) de bestämmelser för vilka en likvärdig säkerhetsnivå har godtagits, och
  - iii) de särskilda detaljerade tekniska specifikationer som är nödvändiga när konstruktionsegenskaperna hos en särskild flygplats eller erfarenheterna från driften gör någon av de specifikationer som avses i led i otillräcklig eller olämplig för att säkerställa överensstämmelsen med de grundläggande krav som fastställs i bilaga Va.
- c) De åtgärder som avses i punkt 5 får fastställa ett krav på certifiering av säkerhetskritisk flygplatsutrustning. Certifikaten för sådan utrustning ska utfärdas när den sökande har visat att utrustningen uppfyller de detaljerade specifikationer som fastställs för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i punkt 1.
- d) Organisationer som har ansvaret för flygplatsers drift ska visa att de har förmåga och möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. Denna förmåga och dessa möjligheter ska erkännas genom att det certifikat som avses i led a utfärdas. De kan också erkännas genom att ett separat certifikat utfärdas om den medlemsstat där flygplatsen är belägen beslutar detta. De rättigheter som tilldelas den certifierade organisationen och certifikatets räckvidd, inklusive en förteckning över de flygplatser som ska drivas, ska anges i certifikatet.
- e) Med avvikelse från led d får en medlemsstat besluta om att operatörer som tillhandahåller ledningstjänster för trafik på plattan ska tillåtas deklarerera sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls.

**▼ M2**

3. Medlemsstaterna ska se till att det finns bestämmelser för att skydda flygplatser från verksamhet och exploatering i deras närhet som kan medföra oacceptabla risker för luftfartyg som använder flygplatsen.
4. Flygplatsoperatörer ska övervaka verksamheter och exploateringar som kan medföra oacceptabla risker för luftfarten i flygplatsens närhet och, inom sitt kompetensområde, vidta lämpliga dämpande åtgärder.
5. De åtgärder som utarbetas för att ändra icke väsentliga delar av de krav som avses i denna artikel, genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll som avses i artikel 65.4.

I åtgärderna ska särskilt anges följande:

- a) Villkor för att fastställa och för en sökande tillkännage den grund för certifiering som är tillämplig på en flygplats.
  - b) Villkor för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på flygplatsutrustning.
  - c) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat för flygplatser och certifikat för flygplatsutrustning, inbegripet driftsbegränsningar kopplade till flygplatsens specifika utformning.
  - d) Villkor för drift av en flygplats i överensstämmelse med de grundläggande kraven i bilaga Va och, i tillämpliga fall, bilaga Vb.
  - e) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i punkt 2 d.
  - f) Certifikatinnehavares ansvar.
  - g) Villkor för att godta och ändra certifikat för flygplatser som utfärdats av medlemsstaterna, inklusive åtgärder som redan beviljats av den berörda medlemsstaten på grundval av rapporterade avvikelser från bilaga 14 till Chicagokonventionen, före ikraftträdandet av denna förordning.
  - h) Villkor för beslut om att inte tillåta de undantag som avses i artikel 4.3b, inklusive fraktflygplatskriterier, underrättelse om undantagna flygplatser och översyn av beviljade undantag.
  - i) Villkor för när verksamhet av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
  - j) Villkor och förfaranden för uppgifter från och för översyn av de tjänsteleverantörer som avses i punkt 2 e.
6. De åtgärder som avses i punkt 5 ska
    - a) återspegla teknikens utvecklingsnivå och bästa praxis inom området flygplatser, och ta hänsyn till ICAO:s tillämpliga standardbestämmelser och rekommendationer,
    - b) stå i proportion till flygplatsens storlek, trafik, kategori och komplexitet samt till typen och omfattningen av verksamheten på flygplatsen,

▼ M2

- c) beakta erfarenheter från hela världen när det gäller flygplatsdrift samt den vetenskapliga och tekniska utvecklingen.
- d) möjliggöra omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud,
- e) tillhandahålla den flexibilitet som är nödvändig för anpassad tillämpning.

*Artikel 8b***Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster**

1. Tillhandahållandet av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster ska uppfylla de grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb och, i möjligaste mån, bilaga Va.
2. Leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster ska inneha ett certifikat. Certifikatet ska utfärdas när leverantören har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med leverantörens rättigheter. De rättigheter som beviljas och omfattningen på de tjänster som tillhandahålls ska anges i certifikatet.
3. Med undantag från punkt 2 kan medlemsstaterna besluta att leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster tillåts att deklarerat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls.
4. De åtgärder som avses i punkt 6 får omfatta ett krav på certifiering av organisationer som bedriver konstruktion, tillverkning och underhåll av säkerhetskritiska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster. Certifikatet för sådana organisationer ska utfärdas när de har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med deras rättigheter. De rättigheter som beviljas ska anges i certifikatet.
5. De åtgärder som avses i punkt 6 får omfatta ett krav på certifiering, eller alternativt, ett godkännande av den leverantör som tillhandahåller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster, för säkerhetskritiska system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster. Certifikaten eller godkännandena för sådana system och komponenter ska utfärdas när den sökande har visat att systemet och komponenterna uppfyller de detaljerade specifikationer som är fastställda för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i punkt 1.
6. De åtgärder som krävs för att genomföra denna artikel ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande som avses i artikel 5.3 i förordning (EG) nr 549/2004.

I åtgärderna ska särskilt anges följande:

- a) Villkor för tillhandahållande av flygledningstjänst/flygtrafiktjänster i överensstämmelse med de grundläggande kraven i bilaga Vb och, i tillämpliga fall, i bilaga Va.
- b) Villkor för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på system och komponenter för flygledningstjänst/flygtrafiktjänster.
- c) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i punkterna 2 och 4.
- d) Certifikatinnehavares ansvar.

▼ **M2**

- e) Villkor och förfaranden för deklARATIONER från och tillsyn över sådana tjänsteleverantörer som avses i punkt 3.
  - f) Villkor för när verksamhet av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
7. De åtgärder som avses i punkt 6 ska
- a) återspegla teknikens utvecklingsnivå och bästa praxis inom området flygledningstjänst/flygtrafiktjänster,
  - b) stå i proportion till typen av tjänst som tillhandahålls samt dess komplexitet,
  - c) beakta erfarenheter från hela världen när det gäller flygledningstjänst/flygtrafiktjänster och den vetenskapliga och tekniska utvecklingen,
  - d) utvecklas genom att i möjligaste mån tillämpa de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 549/2004 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster")<sup>(1)</sup>, förordning (EG) nr 551/2004 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet")<sup>(2)</sup> och omfatta övergångsmekanismer för att säkerställa kontinuiteten för certifikat som redan beviljats enligt dessa förordningar. Åtgärderna ska till en början inbegripa dessa förordningars säkerhetsbestämmelser och, i tillämpliga fall, i fall av framtida ändringar, ta hänsyn till de senaste vetenskapliga och tekniska framstegen, och
  - e) möjliggöra omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud.

*Artikel 8c***Flygledare**

1. Flygledare samt personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av flygledare ska uppfylla de relevanta grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb.
2. Flygledare ska inneha ett certifikat och ett medicinskt intyg som är lämpliga för den tjänst som tillhandahålls.
3. Det certifikat som avses i punkt 2 ska endast utfärdas när den sökande visar att han eller hon uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande krav avseende teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter, språkkunskaper och erfarenhet som fastställs i bilaga Vb.
4. Det medicinska intyg som avses i punkt 2 ska endast utfärdas när flygledaren uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav avseende medicinsk lämplighet som fastställs i bilaga Vb. Det medicinska intyget kan utfärdas av flygläkare eller av flygmedicinska centrum.

<sup>(1)</sup> EUT L 96, 31.3.2004, s. 10.<sup>(2)</sup> EUT L 96, 31.3.2004, s. 26.



▼ M2

5. De behörigheter som flygledaren har fått och omfattningen av certifikatet och det medicinska intyget ska anges i respektive handling.
6. Förmågan hos organisationer som bedriver flygledarutbildning, flygläkare och flygmedicinska centrum har förmåga att fullgöra det ansvar som sammanhänger med deras rättigheter när det gäller utfärdande av certifikat och medicinska intyg, ska erkännas genom att ett certifikat utfärdas.
7. Ett certifikat ska utfärdas för organisationer som bedriver flygledarutbildning, för flygläkare och för flygmedicinska centrum för flygledare som har visat att de iakttar de bestämmelser som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb. De rättigheter som certifikatet innebär ska anges i detta.
8. Personer med ansvar för att tillhandahålla praktisk utbildning eller bedöma flygledares färdigheter ska inneha ett certifikat. Certifikatet ska utfärdas när den berörda personen har visat att han eller hon iakttar de bestämmelser som fastställts för att garantera överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb. De rättigheter som certifikatet innebär ska anges i detta.
9. Utbildningshjälpmedel för simulering ska uppfylla de tillämpliga grundläggande krav som fastställs i bilaga Vb.
10. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna artikel genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarande med kontroll som avses i artikel 65.4.

I åtgärderna ska särskilt anges följande:

- a) De olika behörigheterna och behörighetstilläggen för flygledarcertifikat.
- b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat, behörigheter och behörighetstillägg för certifikat, medicinska intyg, godkännanden och övriga certifikat samt villkoren för att sådana övriga certifikat och godkännanden inte behöver krävas samtidigt som övergångsmekanismer tillhandahålls för att säkerställa kontinuiteten för godkännanden och certifikat som redan beviljats.
- c) Rättigheter och förpliktelser för innehavare av certifikat, behörigheter och behörighetstillägg för certifikat, medicinska intyg, godkännanden och övriga certifikat.
- d) Villkor för att godta och ändra certifikat för flygledare och villkoren för att godkänna och ändra nationella medicinska intyg till allmänt erkända medicinska intyg.

11. Åtgärderna som avses i punkt 10 ska återspegla teknikens utvecklingsnivå, inbegripet bästa praxis och den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, inom området flygledarutbildning. De ska till en början utarbetas på grundval av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskaps-certifikat för flygledare<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> EUT L 114, 27.4.2006, s. 22.

**▼B***Artikel 9***Luftfartyg som används av operatörer från tredjeland vid flygning till, inom eller ut ur gemenskapen****▼M2**

1. Sådana luftfartyg som avses i artikel 4.1 d samt deras besättning och verksamhet ska uppfylla tillämpliga ICAO-standarder. Om det saknas sådana standarder, ska dessa luftfartyg och deras verksamhet uppfylla kraven i bilagorna I, III, IV och, i tillämpliga fall, bilaga Vb, förutsatt att dessa krav inte strider mot tredjeländers rättigheter enligt internationella konventioner.

**▼B**

2. Operatörer som utför kommersiell trafik och använder sådana luftfartyg som avses i punkt 1 ska visa att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de krav som anges i punkt 1.

Kravet som avses i första stycket kan uppfyllas genom godtagande av certifikat som utfärdats av ett tredjeland eller på ett tredjelands vägnar.

Förmågan och möjligheterna som avses i första stycket ska erkännas genom att en auktorisation utfärdas. De rättigheter som tilldelas operatören och trafikens omfattning ska anges i auktorisationen.

3. Operatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg och använder sådana luftfartyg som avses i punkt 1 får åläggas att deklarerar sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med driften av det luftfartyget.

4. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna artikel genom att komplettera den, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.4. I åtgärderna ska särskilt anges följande:

- a) Det sätt på vilket sådana luftfartyg som avses i artikel 4.1 d, eller en besättning, som inte innehar ICAO:s standardluftvärdighetsbevis eller licens kan tillåtas att bedriva trafik till, inom eller ut ur gemenskapen.
- b) Villkor för drift av ett luftfartyg i enlighet med bestämmelserna i punkt 1.
- c) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla den operatörsauktorisering som avses i punkt 2, med beaktande av de certifikat som registreringsstaten eller operatörsstaten utfärdat, utan att det påverkar tillämpningen av förordning (EG) nr 2111/2005 och dess tillämpningsföreskrifter.
- d) Rättigheter och skyldigheter för innehavare av auktorisationer.
- e) Villkor och förfaranden för deklARATIONER från och för tillsyn av operatörer som avses i punkt 3.
- f) Villkor för när en viss verksamhet av säkerhetsskäl ska förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor i enlighet med artikel 22.1.

**▼B**

5. När kommissionen beslutar om de åtgärder som avses i punkt 4 ska den särskilt se till att
- a) ICAO:s dokument med rekommendationer och vägledning används när det är lämpligt,
  - b) inget krav går utöver vad som krävs av sådana luftfartyg som avses i artikel 4.1 b och av sådana luftfartygs operatörer,
  - c) åtgärder som utfärdats i enlighet med artiklarna 5.5 och 8.5 används när det är lämpligt,
  - d) förfarandet för erhållande av auktorisationer alltid är enkelt, proportionerligt, kostnadseffektivt och effektivt, så att krav och påvisande av överensstämmelse står i proportion till hur komplicerad trafiken är och de risker som den medför. Förfarandet ska särskilt beakta
    - i) resultat av ICAO:s Universal Safety Oversight Audit Programme,
    - ii) uppgifter från rampinspektioner och register från säkerhetskontroll av utländska luftfartyg, och
    - iii) andra erkända uppgifter om säkerhetsaspekter avseende den berörda operatören,

**▼M2**

- e) säkerhetsaspekter kopplade till flygledningstjänst/flygtrafiktjänster beaktas.

**▼B***Artikel 10***Tillsyn och efterlevnad****▼M2**

1. Medlemsstaterna, kommissionen och byrån ska samarbeta i syfte att se till att denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter följs.

**▼B**

2. För att tillämpa punkt 1 ska medlemsstaterna, förutom att de utövar tillsyn över certifikat som de har utfärdat, genomföra utredningar, inbegripet rampinspektioner, och vidta varje åtgärd, inbegripet utfärdande av flygförbud för luftfartyg, för att förhindra fortsatta överträdelser.

3. För att tillämpa punkt 1 ska byrån genomföra utredningar i enlighet med artikel 24.2 och artikel 55.

4. För att underlätta för de behöriga myndigheterna att vidta lämpliga åtgärder för att främja efterlevnaden ska medlemsstaterna, kommissionen och byrån utbyta information om konstaterade överträdelser.

5. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna artikel genom att komplettera den ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.4. I åtgärderna ska särskilt anges följande:

- a) Villkor för insamling, utbyte och spridning av information.
- b) Villkor för genomförande av rampinspektioner, även systematiska.

**▼B**

- c) Villkor för utfärdande av flygförbud för luftfartyg som inte överensstämmer med denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

*Artikel 11***Erkännande av certifikat**

1. Medlemsstaterna ska, utan ytterligare tekniska krav eller bedömning, erkänna certifikat som har utfärdats i enlighet med denna förordning. När det ursprungliga erkännandet avser ett visst eller vissa ändamål ska senare erkännanden endast gälla samma ändamål.

2. Kommissionen får på eget initiativ eller på begäran av en medlemsstat eller byrån inleda det förfarande som avses i artikel 65.7 för att avgöra huruvida ett certifikat som utfärdats i enlighet med denna förordning faktiskt överensstämmer med denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

Vid bristande överensstämmelse eller bristande faktisk överensstämmelse ska kommissionen kräva att den som utfärdat certifikatet vidtar lämpliga korrigeringsåtgärder och skyddsåtgärder, exempelvis genom begränsning eller tillfälligt upphävande av detta certifikat. Dessutom ska bestämmelserna i punkt 1 inte längre vara tillämpliga på detta certifikat från och med det datum då medlemsstaterna underrättas om kommissionens beslut.

3. När kommissionen har tillräckliga bevis för att utfärdaren enligt punkt 2 har vidtagit lämpliga korrigeringsåtgärder för att åtgärda bristen på överensstämmelse eller faktisk överensstämmelse och för att skyddsåtgärderna inte längre är nödvändiga ska den besluta att bestämmelserna i punkt 1 återigen är tillämpliga på detta certifikat. Dessa bestämmelser ska gälla från och med det datum då medlemsstaterna underrättas om beslutet.

**▼M2**

4. Certifikat som inte kan utfärdas enligt denna förordning får utfärdas på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser fram till dess att de åtgärder som avses i artiklarna 5.5, 7.6 och 9.4 träder i kraft och någon av de övergångsperioder som gäller för dessa åtgärder upphör, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 69.4.

5. Certifikat som inte kan utfärdas enligt denna förordning får utfärdas på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser fram till dess att de åtgärder som avses i artikel 8.5 träder i kraft och någon av de övergångsperioder som gäller för dessa åtgärder upphör, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 69.4.

5a. Certifikat som inte kan utfärdas enligt denna förordning får utfärdas på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser fram till dess att de åtgärder som avses i artiklarna 8a.5 och 8c.10 träder i kraft och någon av de övergångsperioder som gäller för dessa åtgärder upphör, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 69.4.

5b. Certifikat som inte kan utfärdas enligt denna förordning får utfärdas på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser, eller, i tillämpliga fall, på grundval av relevanta krav i kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i

**▼M2**

fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster<sup>(1)</sup>, fram till dess att de åtgärder som avses i artikel 8b.6 träder i kraft och någon av de övergångsperioder som gäller för dessa åtgärder upphör, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 69.4.

**▼B**

6. Bestämmelserna i denna artikel ska inte påverka tillämpningen av förordning (EG) nr 2111/2005 och dess tillämpningsföreskrifter.

*Artikel 12***Godtagande av tredjelandscertifiering**

1. Utan hinder av bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter får byrån eller medlemsstatens luftfartsmyndigheter utfärda certifikat på grundval av certifikat som utfärdats av luftfartsmyndigheter i ett tredjeland, i enlighet med avtal om erkännande mellan gemenskapen och det tredjelandet.

2. a) Om ett avtal inte har ingåtts av gemenskapen, får en medlemsstat eller byrån utfärda certifikat på grundval av certifieringar som utfärdats av behöriga myndigheter i ett tredjeland enligt ett avtal som har ingåtts av den medlemsstaten med tredjelandet i fråga innan de därmed sammanhängande bestämmelserna i denna förordning har trätt i kraft och som kommissionen och de övriga medlemsstaterna har underrättats om. Byrån får också utfärda sådana certifikat på en medlemsstats vägnar enligt ett avtal som har ingåtts av en av medlemsstaterna med tredjelandet i fråga.

b) Om kommissionen anser att

— bestämmelserna i ett avtal mellan en medlemsstat och ett tredjeland inte skulle erbjuda en säkerhetsnivå som motsvarar den säkerhetsnivå som anges i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter och/eller

— avtalet skulle ge upphov till diskriminering mellan medlemsstaterna, utan övertygande säkerhetsskäl, eller inte är förenligt med gemenskapens utrikespolitik gentemot ett tredjeland,

får den i enlighet med förfarandet i artikel 65.2 begära att den berörda medlemsstaten i enlighet med artikel 307 i fördraget ändrar avtalet, tillfälligt upphäver dess tillämpning eller säger upp det.

c) Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säga upp avtal snarast möjligt efter det att ett avtal mellan gemenskapen och det berörda tredjelandet träder i kraft, när det gäller de områden som omfattas av det senare avtalet.

*Artikel 13***Behöriga organ**

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

**▼M2**

Behöriga organ ska inte utfärda certifikat.

<sup>(1)</sup> EUT L 335, 21.12.2005, s. 13.

*Artikel 14***Flexibilitetsbestämmelser**

1. Bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter får inte hindra en medlemsstat från att omedelbart reagera om det uppstår ett säkerhetsproblem som rör en produkt, person eller organisation som omfattas av bestämmelserna i denna förordning.

Medlemsstaten ska omedelbart underrätta byrån, kommissionen och övriga medlemsstater om vilka åtgärder som vidtagits och skälen till detta.

2. a) Byrån ska bedöma huruvida säkerhetsproblemet kan behandlas inom ramen för dess befogenheter enligt artikel 18 d. Om så är fallet ska den inom en månad efter att ha underrättats enligt punkt 1 fatta lämpliga beslut.

b) Om byrån kommer fram till att säkerhetsproblemet inte kan behandlas i enlighet med led a, ska den inom den tid som avses i det ledet utfärda en rekommendation i enlighet med artikel 18 b om huruvida denna förordning eller dess tillämpningsföreskrifter bör ändras och huruvida de meddelade åtgärderna bör återkallas eller behållas.

3. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar i denna förordning, bland annat genom att komplettera den, och som gäller frågan huruvida en otillräcklig säkerhetsnivå eller en brist i förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter motiverar att de ändras och huruvida de enligt punkt 1 vidtagna åtgärderna får kvarstå, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.6. Åtgärderna ska i så fall genomföras på lämpligt sätt av alla medlemsstater, och bestämmelserna i artikel 11 ska gälla sådana åtgärder. Om det visar sig att åtgärderna inte är motiverade ska den berörda medlemsstaten återkalla dem.

4. Medlemsstaterna får bevilja undantag från de materiella krav som fastställs i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter vid oförutsedda brådskande driftsrelaterade omständigheter eller driftsrelaterade behov med begränsad varaktighet, förutsatt att säkerhetsnivån inte påverkas negativt. Byrån, kommissionen och övriga medlemsstater ska underrättas om alla sådana undantag så snart dessa upprepas eller om de beviljas för längre perioder än två månader.

5. Byrån ska bedöma huruvida de undantag som en medlemsstat meddelat är mindre restriktiva än de tillämpliga gemenskapsbestämmelserna och, inom en månad efter att ha underrättats om detta, utfärda en rekommendation i enlighet med artikel 18 b om huruvida dessa undantag överensstämmer med de allmänna säkerhetsmålen i denna förordning eller andra bestämmelser i gemenskapslagstiftningen.

Om undantaget inte överensstämmer med de allmänna säkerhetsmålen i denna förordning eller andra bestämmelser i gemenskapslagstiftningen ska kommissionen fatta ett beslut i enlighet med förfarandet i artikel 65.7 om att inte tillåta undantaget. I ett sådant fall ska den berörda medlemsstaten återkalla undantaget.

**▼B**

6. Om det är möjligt att med andra medel uppnå en skyddsnivå likvärdig med den som uppnås genom denna förordnings tillämpningsföreskrifter får medlemsstaterna, utan diskriminering på grund av nationalitet, bevilja godkännanden som avviker från dessa tillämpningsföreskrifter.

Den berörda medlemsstaten ska i så fall meddela byrån och kommissionen att den avser att bevilja godkännandet och motivera varför det finns behov av en avvikelse från bestämmelsen i fråga, samt ange de villkor som fastställts för att garantera att en likvärdig skyddsnivå uppnås.

7. Byrån ska inom två månader efter det att den blivit underrättad i enlighet med punkt 6 utfärda en rekommendation i enlighet med artikel 18 b om huruvida ett godkännande som föreslagits i överensstämmelse med punkt 6 uppfyller villkoren i den punkten.

De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning genom att komplettera den, när det gäller frågan huruvida det föreslagna godkännandet kan beviljas, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.6 inom en månad efter det att byråns rekommendation inkommit. Om så är fallet ska kommissionen meddela sitt beslut till alla medlemsstater, som också ska ha rätt att vidta åtgärden. Bestämmelserna i artikel 15 ska tillämpas på åtgärden.

*Artikel 15***Informationsnätverk**

1. Kommissionen, byrån och de nationella luftfartsmyndigheterna ska utbyta all för dem tillgänglig information i samband med tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter. Enheter som fått i uppgift att utreda flyghaverier och tillbud eller att analysera händelser har rätt att få tillgång till denna information.

2. Utan att det påverkar allmänhetens rätt att få tillgång till kommissionens handlingar enligt förordning (EG) nr 1049/2001 ska kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 65.3 besluta om åtgärder för att på eget initiativ sprida den information som avses i punkt 1 i denna artikel till berörda parter. Dessa åtgärder, som kan vara generella eller enskilda, ska grunda sig på behovet av att

- a) ge personer och organisationer den information de behöver för att förbättra flygsäkerheten,
- b) begränsa informationsspridningen till vad som är absolut nödvändigt för användarnas syfte för att säkerställa lämplig sekretess när det gäller denna information.

3. De nationella luftfartsmyndigheterna ska i enlighet med sin nationella lagstiftning vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig sekretess i den information som de får enligt punkt 1.

4. Byrån ska årligen offentliggöra en säkerhetsöversyn för att hålla allmänheten informerad om den allmänna säkerhetsnivån. Då de åtgärder som avses i artikel 10.5 har trätt i kraft ska denna säkerhetsöversyn omfatta en analys av all den information som mottagits enligt artikel 10. Analysen ska vara enkel och lättförståelig och innehålla uppgifter om eventuella förhöjda säkerhetsrisker. I analysen ska informationskällorna inte avslöjas.

**▼B***Artikel 16***Skydd av informationskällan**

1. Om sådan information som avses i artikel 15.1 frivilligt har lämnats av en fysisk person till kommissionen eller byrån ska informationskällan inte avslöjas. När informationen har lämnats till en nationell myndighet ska informationskällan skyddas i enlighet med nationell lags-tiftning.

2. Medlemsstaterna ska utan att det påverkar tillämpliga straffrättsliga bestämmelser, avstå från att inleda rättsliga förfaranden avseende oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterats enligt denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

Denna regel gäller inte i fall av grov vårdslöshet.

3. Medlemsstaterna ska utan att det påverkar tillämpliga straffrättsliga bestämmelser och i enlighet med de förfaranden som anges i nationell lag och praxis, se till att anställda som lämnar information med stöd av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter inte åsamkas skada av sin arbetsgivare.

Denna regel gäller inte i fall av grov vårdslöshet.

4. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte tillämpningen av nationella bestämmelser angående domstolars tillgång till information.

## KAPITEL III

**EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET***AVSNITT I****Uppgifter****Artikel 17***Byråns inrättande och funktioner**

1. För att genomföra denna förordning ska en europeisk byrå för luftfartssäkerhet inrättas.

2. För att se till att den civila luftfartssäkerheten är god och utvecklas ska byrån

- a) fullgöra alla uppgifter och yttra sig över alla frågor som omfattas av artikel 1.1,
- b) bistå kommissionen genom att utarbeta åtgärder som ska vidtas för att genomföra denna förordning. Om det rör sig om tekniska bestämmelser, i synnerhet bestämmelser avseende konstruktion, utformning och driftsrelaterade aspekter, får kommissionen inte ändra innehållet i dessa utan att samordning först har skett med byrån. Byrån ska även ge kommissionen det tekniska, vetenskapliga och administrativa stöd den behöver för att utföra sina uppgifter,
- c) vidta nödvändiga åtgärder inom ramen för de befogenheter byrån har enligt denna förordning eller annan gemenskapslagstiftning,
- d) genomföra de inspektioner och utredningar som krävs för att den ska kunna utföra sina arbetsuppgifter,



**▼ B**

- e) på sitt behörighetsområde, på medlemsstaternas vägnar, utföra de funktioner och uppgifter som de tilldelas genom tillämpliga internationella konventioner, särskilt Chicagokonventionen.

*Artikel 18***Byråns åtgärder**

Byrån ska vid behov

- a) avge yttranden till kommissionen,
- b) utfärda rekommendationer riktade till kommissionen för tillämpning av artikel 14,

**▼ M2**

- c) utfärda certifieringsspecifikationer och godtagbara sätt att uppfylla kraven samt vägledande material för tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter,
- d) fatta lämpliga beslut angående tillämpningen av artiklarna 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 54 och 55, inklusive bevilja undantag för innehavare av certifikat som den har utfärdat från de materiella krav som fastställs i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter vid oförutsedda brådskande driftsrelaterade omständigheter eller driftsrelaterade behov med begränsad varaktighet, förutsatt att säkerhetsnivån inte påverkas, att de beviljas för en period som inte överstiger två månader, att de anmälts till kommissionen och att de inte förnyas,

**▼ B**

- e) utfärda rapporter från standardiseringsinspektioner som utförts enligt artikel 24.1 och artikel 54.

*Artikel 19***Yttranden, certifieringsspecifikationer och vägledande material**

1. För att bistå kommissionen vid utarbetandet av förslag till grundprinciper, tillämplighet och grundläggande krav som ska läggas fram för Europaparlamentet och rådet och vid antagandet av tillämpningsföreskrifter ska byrån utarbeta utkast till sådana förslag och föreskrifter. Byrån ska till kommissionen överlämna utkastet i form av yttranden.
2. Byrån ska, i enlighet med artikel 52 och de tillämpningsföreskrifter som kommissionen antar, utarbeta

**▼ M2**

- a) certifieringsspecifikationer och godtagbara sätt att uppfylla kraven, samt

**▼ B**

- b) vägledande material

som ska användas vid certifieringsförfarandet.

Dessa dokument ska återspegla teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet på de berörda områdena och ska uppdateras med beaktande av världsomspännande erfarenhet från driften av luftfartyg samt vetenskapliga och tekniska framsteg.

**▼B***Artikel 20***Luftvärdighetsbevis och miljöcertifiering**

1. När det gäller de produkter, delar och anordningar som avses i artikel 4.1 a och b ska byrån i tillämpliga fall och på det sätt som anges i Chicagokonventionen eller dess bilagor, på medlemsstaternas vägnar utföra konstruktions-, tillverknings- eller registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med godkännande av typkonstruktion. Den ska därför särskilt

- a) för varje produkt för vilken det har begärts ett typcertifikat eller ändring av ett typcertifikat, fastställa och meddela typcertifieringsgrund. Denna certifieringsgrund består av den tillämpliga luftvärdighetskoden, de bestämmelser för vilka en likvärdig säkerhetsnivå har godtagits och de särskilda detaljerade tekniska specifikationer som är nödvändiga när konstruktionsegenskaperna hos en särskild produkt eller erfarenheterna av användning gör någon av bestämmelserna om luftvärdighetskod otillräcklig eller olämplig för att säkerställa att grundläggande krav är uppfyllda,
- b) för varje produkt för vilken det har begärts ett begränsat luftvärdighetsbevis, fastställa och meddela de särskilda luftvärdighetsspecifikationerna,
- c) för varje del eller anordning för vilken det har begärts ett certifikat, fastställa och meddela de detaljerade luftvärdighetsspecifikationerna,
- d) för varje produkt för vilken det krävs miljöcertifiering i enlighet med artikel 6, fastställa och meddela de tillämpliga miljökraven,
- e) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra utredningar i samband med certifiering av produkter, delar och anordningar,
- f) utfärda lämpliga typcertifikat eller ändringar av dessa,
- g) utfärda certifikat för delar och anordningar,
- h) utfärda lämpliga miljöcertifikat,
- i) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat när de villkor enligt vilka de utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter,
- j) säkerställa fortsatta luftvärdighetsfunktioner avseende de produkter, delar och anordningar över vilka byrån utövar tillsyn och även reagera utan onödigt dröjsmål när säkerhetsproblem uppstår samt ge ut och sprida tillämplig obligatorisk information,
- k) för luftfartyg för vilka flygtillstånd ska utfärdas fastställa luftvärdighetsstandarder och förfaranden för att följa artikel 5.4 a,
  - l) utfärda flygtillstånd för luftfartyg i certifieringssyfte under byråns kontroll, i samförstånd med den medlemsstat i vilken luftfartyget är registrerat eller ska registreras.

2. När det gäller organisationer ska byrån

- a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra inspektioner och revisioner av de organisationer som den certifierar,

**▼B**

- b) utfärda och förnya certifikat för
  - i) konstruktionsorganisationer, eller
  - ii) tillverkningsorganisationer som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller
  - iii) tillverknings- och underhållsorganisationer som är belägna utanför medlemsstaternas territorium,
- c) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla ett organisationscertifikat när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den berörda organisationen inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.

*Artikel 21***Pilotcertifiering**

1. När det gäller personal och organisationer som avses i artikel 7.1 ska byrån
  - a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra utredningar och revisioner av de organisationer som den certifierar och, i tillämpliga fall, deras personal,
  - b) utfärda och förnya certifikat för pilotutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum som är belägna utanför medlemsstaternas territorium och, i tillämpliga fall, deras personal,
  - c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla det aktuella certifikatet när de villkor enligt vilka det utfärdades av byrån inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.
2. När det gäller de utbildningshjälpmedel för flygsimulering som avses i artikel 7.1 ska byrån
  - a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra tekniska inspektioner av de hjälpmedel som den certifierar,
  - b) utfärda och förnya certifikat för
    - i) de utbildningshjälpmedel för flygsimulering som används av utbildningsorganisationer som är certifierade av byrån, eller
    - ii) de utbildningshjälpmedel för flygsimulering som finns inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller
    - iii) de utbildningshjälpmedel för flygsimulering som finns utanför medlemsstaternas territorium,
  - c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla det aktuella certifikatet när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.

**▼ B***Artikel 22***Driftcertifiering**

1. Byrån ska utan onödigt dröjsmål reagera på ett problem som påverkar luftfarts säkerheten genom att fastställa korrigerande åtgärder och sprida den därtill hörande informationen, bland annat till medlemsstaterna.
2. När det gäller begränsning av flygtid
  - a) ska byrån utfärda tillämpliga certifieringsspecifikationer för att se till att de grundläggande kraven, och i tillämpliga fall tillhörande tillämpningsföreskrifter, uppfylls. Till en början ska tillämpningsföreskrifterna innehålla samtliga materiella bestämmelser i kapitel Q i bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/1991, varvid hänsyn ska tas till de senaste vetenskapliga och tekniska rönen,
  - b) får en medlemsstat godkänna enskilda system för specificering av flygtid som avviker från de certifieringsspecifikationerna som avses i led a; i detta fall ska medlemsstaten utan dröjsmål anmäla till byrån, kommissionen och de övriga medlemsstaterna att man avser att ge tillstånd till ett sådant enskilt system,
  - c) ska byrån inom en månad efter anmälan bedöma det enskilda systemet på grundval av en vetenskaplig och medicinsk utvärdering; där efter får den berörda medlemsstaten ge det anmälda tillståndet, om inte byrån har diskuterat systemet med den berörda medlemsstaten och föreslagit ändringar; om medlemsstaten accepterar ändringarna får tillståndet utfärdas i detta ändrade skick,
  - d) vid oförutsedda brådskande driftsrelaterade omständigheter eller driftsrelaterade behov med begränsad varaktighet och av icke-repetitiv karaktär, får undantag från certifieringsspecifikationerna gälla temporärt tills byrån har avgett ett yttrande,
  - e) ska en medlemsstat som inte samtycker till byråns slutsatser om ett enskilt system, hänskjuta frågan till kommissionen för ett beslut om huruvida detta system uppfyller säkerhetsmålen i denna förordning, i enlighet med förfarandet i artikel 65.3,
  - f) ska byrån offentliggöra innehållet i de enskilda system som byrån kan godta, eller om vilka kommissionen har fattat ett positivt beslut i enlighet med led e.

**▼ M2***Artikel 22a***Flygledningstjänst/flygtrafiktjänster**

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

- a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra inspektioner och revisioner av de organisationer som den certifierar,
- b) utfärda och förnya certifikat för organisationer som är lokaliserade utanför det territorium som omfattas av bestämmelserna i fördraget och som har ansvaret för att tillhandahålla tjänster i luftrummet över det territorium som fördraget tillämpas på,
- c) utfärda och förnya certifikat för organisationer som tillhandahåller paneuropeiska tjänster,

**▼ M2**

- d) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla det aktuella certifikatet när de villkor enligt vilka det utfärdades inte längre är uppfyllda eller om innehavaren inte fullgör sina skyldigheter enligt denna förordning eller dess tillämpningsföreskrifter.

*Artikel 22b***Certifiering av flygledare**

När det gäller personer och organisationer som avses i artikel 8c.1 ska byrån

- a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra utredningar och revisioner av de organisationer som den certifierar och, i tillämpliga fall, deras personal,
- b) utfärda och förnya certifikat för organisationer som bedriver flygledarutbildning och som är lokaliserade utanför medlemsstaternas territorium och, i tillämpliga fall, deras personal,
- c) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla det aktuella certifikatet när de villkor enligt vilka det utfärdades av byrån inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt denna förordning eller dess tillämpningsföreskrifter.

**▼ B***Artikel 23***Operatörer från tredjeland**

1. När det gäller operatörer av luftfartyg som avses i artikel 4.1 d som utför kommersiell trafik ska byrån
- a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra utredningar och revisioner,
- b) utfärda och förnya de auktorisationer som avses i artikel 9.2, om inte en medlemsstat utför operatörsstatens funktioner och uppgifter beträffande dessa operatörer,
- c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla en auktorisation när de villkor enligt vilka det utfärdades av byrån inte längre är uppfyllda eller om den berörda organisationen inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.
2. När det gäller de operatörer av luftfartyg som avses i artikel 4.1 d som inte utför kommersiell trafik ska byrån
- a) ta emot de deklARATIONER som avses i artikel 9.3, och
- b) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra tillsyn av de operatörer från vilka den har mottagit en deklARATION.
3. När det gäller luftfartyg som avses i artikel 4.1 d ska byrån utfärda auktorisationer i enlighet med artikel 9.4 a.

**▼B***Artikel 24***Övervakning av bestämmelsernas tillämpning**

1. Byrån ska genomföra standardiseringsinspektioner inom de områden som omfattas av artikel 1.1 för att övervaka hur de nationella behöriga myndigheterna tillämpar denna förordning och eventuella tillämpningsföreskrifter och rapportera till kommissionen.
2. Byrån ska genomföra undersökningar av företag för att övervaka tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.
3. Byrån ska utvärdera effekterna av tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter med beaktande av målen i artikel 2.
4. Byrån ska höras och utfärda rekommendationer för kommissionen om tillämpningen av artikel 14.
5. Byråns arbetsmetoder för att utföra de uppgifter som avses i punkterna 1, 3 och 4 ska omfattas av krav som ska fastställas i enlighet med förfarandet i artikel 65.2 med beaktande av de principer som fastställs i artiklarna 52 och 53.

*Artikel 25***Böter och viten**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artiklarna 20 och 55 får kommissionen på byråns begäran
  - a) besluta om böter för personer och företag till vilka byrån har utfärdat certifikat, när dessa avsiktligt eller av oaktsamhet har brutit mot bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter,
  - b) besluta om viten, beräknade från det datum som anges i beslutet, för personer och företag till vilka byrån har utfärdat certifikat, för att förmå dessa personer och företag att följa bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.
2. Böter och viten enligt punkt 1 ska vara avskräckande och stå i proportion både till sakens allvar och certifikatinnehavarens ekonomiska förmåga samt särskilt ta hänsyn till i vilken utsträckning som säkerheten har äventyrats. Bötesbeloppet får inte överstiga 4 procent av certifikatinnehavarens årsinkomst eller årsomsättning. Beloppet för viten får inte överstiga 2,5 procent av certifikatinnehavarens genomsnittliga dagsinkomst eller dagsomsättning.
3. Kommissionen ska anta detaljerade föreskrifter för tillämpningen av denna artikel, i enlighet med förfarandet i artikel 65.3. Därvid ska följande särskilt specificeras:
  - a) Detaljerade kriterier för fastställandet av bötesbelopp eller belopp för viten och
  - b) förfaranden för utredningar, därmed sammanhängande åtgärder och rapportering samt förfaranden för beslutsfattande, inklusive bestämmelser om rätt till försvar, tillgång till handlingar, rättsliga ombud, konfidentialitet och tidsfrister samt beräkning och indrivning av böter och viten.

**▼B**

4. Europeiska gemenskapernas domstol ska ha oinskränkt behörighet att pröva beslut där kommissionen har fastställt böter eller viten. Domstolen får undanröja, minska eller öka böter eller viten som har beslutats.
5. Beslut fattade enligt punkt 1 ska inte vara av straffrättslig karaktär.

*Artikel 26***Forskning**

1. Byrån får bedriva och finansiera forskning i den utsträckning som den strikt hänför sig till förbättring av verksamhet inom byråns behörighetsområde, utan att det påverkar tillämpningen av gemenskapslagstiftningen.
2. Byrån ska samordna sin egen verksamhet inom forskning och utveckling med kommissionens och medlemsstaternas verksamheter på området för att se till att alla parter strategier och åtgärder blir inbördes förenliga.
3. Resultaten av forskning som byrån finansierar ska offentliggöras, såvida inte byrån belägger dem med sekretess.

*Artikel 27***Internationella förbindelser**

1. Byrån ska i enlighet med tillämplig gemenskapslagstiftning bistå gemenskapen och medlemsstaterna i deras förbindelser med tredjeländer. Den ska särskilt medverka till harmonisering av regler och ömsesidigt erkännande av godkännanden som styrker att regler tillämpas på ett tillfredsställande sätt.
2. Byrån får samarbeta med luftfartsmyndigheter i tredjeländer och med internationella organisationer som har behörighet beträffande frågor som omfattas av denna förordning, inom ramen för de arbetsformer som avtalats med dessa parter och i enlighet med tillämpliga bestämmelser i fördraget. Dessa arbetsformer ska ha förhandsgodkänts av kommissionen.
3. Byrån ska hjälpa medlemsstaterna att uppfylla sina internationella förpliktelser, särskilt de som följer av Chicagokonventionen.

*AVSNITT II***Intern struktur***Artikel 28***Rättslig ställning, säte, lokalkontor**

1. Byrån ska vara ett gemenskapsorgan. Den ska vara en juridisk person.
2. Byrån ska i alla medlemsstater ha den mest omfattande rättskapacitet som en juridisk person kan ha enligt nationell lagstiftning. Den får särskilt kunna förvärva eller avyttra fast och lös egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.
3. Byrån får inrätta lokala kontor i medlemsstaterna med deras tillåtelse.
4. Byrån ska företrädas av den verkställande direktören.

**▼B***Artikel 29***Personal**

1. Tjänsteföreskrifterna för tjänstemän i Europeiska gemenskaperna, anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska gemenskaperna och bestämmelser som antagits gemensamt av Europeiska gemenskapernas institutioner för tillämpningen av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren ska gälla för byråns personal; artikel 39 i denna förordning ska dock utan hinder därav tillämpas på överklagandenämndens ledamöter.
2. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 42 ska byrån, när det gäller dess egen personal, utöva de befogenheter som enligt tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren tillkommer tillsättningsmyndigheten.
3. Byråns personal ska bestå av ett strikt begränsat antal tjänstemän som utsetts eller avdelats av kommissionen eller medlemsstaterna för arbetsledande uppgifter. Övrig personal ska anställas av byrån utifrån vad som är nödvändigt för att utföra dess uppgifter.

*Artikel 30***Immunitet och privilegier**

Byrån ska omfattas av protokollet om Europeiska gemenskapernas immunitet och privilegier som är fogat till fördragen om upprättandet av Europeiska gemenskapen och Europeiska atomenergigemenskapen.

*Artikel 31***Ansvar**

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



## ▼B

*Artikel 32***Offentliggörande av handlingar**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av de beslut som fattas på grundval av artikel 290 i fördraget ska följande handlingar framställas på gemenskapens samtliga officiella språk:
  - a) Den säkerhetsöversyn som anges i artikel 15.4.
  - b) Yttranden till kommissionen enligt artikel 19.1.
  - c) Den årliga allmänna rapport och det arbetsprogram som avses i artikel 33.2 b respektive 33.2 c.
2. De översättningar som byråns arbete kräver ska utföras av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

*Artikel 33***Styrelsens befogenheter**

1. Byrån ska ha en styrelse.
2. Styrelsen ska
  - a) utse den verkställande direktören samt, på förslag av den verkställande direktören, direktörerna i enlighet med artikel 39,
  - b) anta den årliga allmänna rapporten om byråns verksamhet och senast den 15 juni översända den till Europaparlamentet, rådet, kommissionen, revisionsrätten och medlemsstaterna; på byråns vägnar ska den varje år till Europaparlamentet och rådet (nedan kallade *budgetmyndigheten*) översända all information som är relevant för resultatet av utvärderingsförfarandena, framför allt information om verkningar eller konsekvenser av ändringar i byråns arbetsuppgifter,
  - c) före den ►**M2** 30 november ◀ varje år, efter att ha mottagit kommissionens yttrande, anta byråns arbetsprogram för det kommande året och översända det till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och medlemsstaterna; detta arbetsprogram ska antas utan att gemenskapens årliga budgetförfarande eller gemenskapens lagstiftningsprogram på berörda områden inom luftfartssäkerheten åsidosätts; kommissionens yttrande ska bifogas arbetsprogrammet,
  - d) anta riktlinjer för hur certifieringsuppgifter ska tilldelas nationella luftfartsmyndigheter och behöriga organ efter överenskommelse med kommissionen,
  - e) fastställa förfaranden för de beslut som ska fattas av den verkställande direktören enligt artiklarna 52 och 53,
  - f) utföra sina arbetsuppgifter beträffande byråns budget enligt artiklarna 59, 60 och 63,
  - g) utse ledamöterna i överklagandenämnden i enlighet med artikel 41,
  - h) vara ansvarig för disciplinåtgärder beträffande den verkställande direktören, samt även, i samråd med den verkställande direktören, beträffande direktörerna,
  - i) yttra sig om de åtgärder när det gäller avgifter som avses i artikel 64.1,

**▼B**

- j) fastställa sin arbetsordning,
  - k) besluta om den språkordning som ska gälla för byrån,
  - l) när så är lämpligt, komplettera förteckningen över handlingar som avses i artikel 32.1,
  - m) fastställa byråns organisationsstruktur och anta byråns personalpolitik.
3. Styrelsen får ge råd till den verkställande direktören i alla frågor som strikt hänför sig till luftfartssäkerhetens strategiska utveckling, även forskning i enlighet med artikel 26.
4. Styrelsen ska inrätta ett rådgivande organ som består av berörda parter, med vilket den ska samråda innan den fattar beslut inom de områden som avses i punkt 2 c, e, f och i. Styrelsen får också besluta att samråda med det rådgivande organet i andra frågor som avses i punkterna 2 och 3. Styrelsen ska inte vara bunden av det rådgivande organets ståndpunkt.
5. Styrelsen får inrätta arbetsorgan som ska biträda den vid utförandet av dess uppdrag och i arbetet med att förbereda styrelsens beslut och övervaka att dessa genomförs.

*Artikel 34***Styrelsens sammansättning**

1. Styrelsen ska bestå av en företrädare för varje medlemsstat och en företrädare för kommissionen. Ledamöterna ska väljas utifrån sin välkända erfarenhet och sitt engagemang när det gäller civil luftfart, sin ledarförmåga och sin sakkunskap, vilka ska utnyttjas för att främja målen i denna förordning. Europaparlamentets behöriga utskott ska informas om valet av ledamöter.

Varje medlemsstat ska utse en ledamot av styrelsen och en suppleant som ska företräda ledamoten i dennes frånvaro. Kommissionen ska likaså utse sin ledamot och suppleant. Mandatperioden ska vara fem år. Mandatperioden ska kunna förnyas.

2. I förekommande fall ska deltagande av företrädare för europeiska tredjeländer samt villkoren för detta deltagande fastställas i den ordning som avses i artikel 66.

3. Det rådgivande organ som avses i artikel 33.4 ska utse fyra av sina medlemmar till observatörer i styrelsen. De ska så brett som möjligt representera de olika åsikter som är representerade i det rådgivande organet. Deras mandat ska vara 30 månader, och kunna förnyas en gång.

*Artikel 35***Styrelsens ordförandeskap**

1. Styrelsen ska välja en ordförande och en vice ordförande bland sina ledamöter. Vice ordföranden ska ersätta ordföranden om denne har förhinder.

**▼B**

2. Ordförandens och vice ordförandens mandatperiod ska löpa ut när uppdraget som styrelseledamot löper ut. Om inte annat följer av denna bestämmelse ska ordförandens och vice ordförandens mandatperioder vara tre år. Mandatperioden ska kunna förnyas en gång.

*Artikel 36***Sammanträden**

1. Styrelsens sammanträden ska sammankallas av dess ordförande.
2. Byråns verkställande direktör ska delta i överläggningarna.
3. Styrelsen ska hålla minst två ordinarie sammanträden per år. Den ska dessutom sammanträda på initiativ av ordföranden eller på begäran av minst en tredjedel av styrelsens ledamöter.
4. Styrelsen får bjuda in alla personer vars åsikter skulle kunna vara av intresse att delta som observatörer vid sammanträdena.
5. Styrelseledamöterna får, om annat inte följer av bestämmelserna i styrelsens arbetsordning, biträdas av rådgivare eller experter.
6. Byrån ska tillhandahålla styrelsens sekretariat.

*Artikel 37***Röstning**

1. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 39.1 ska styrelsen fatta sina beslut med två tredjedelars majoritet. På begäran av en ledamot i styrelsen ska det beslut som avses i artikel 33.2 k fattas med enhällighet.
2. Varje ledamot som utsetts i enlighet med artikel 34.1 ska ha en röst. I en ledamots frånvaro ska suppleanten ha rätt att utöva dennes rösträtt. Varken observatörerna eller byråns verkställande direktör får rösta.
3. Röstningsförfarandena ska fastställas mer i detalj i arbetsordningen, särskilt villkoren för hur en ledamot får agera på en annan ledamots vägnar och eventuella krav på beslutförhet när så är lämpligt.

*Artikel 38***Den verkställande direktörens uppgifter och befogenheter**

1. Byrån ska ledas av den verkställande direktören, som ska vara fullständigt oavhängig i sin ämbetsutövning. Utan att det påverkar kommissionens eller styrelsens befogenheter får den verkställande direktören varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat organ.
2. Europaparlamentet och rådet får uppmana den verkställande direktören att rapportera om arbetsuppgifternas utförande.

**▼B**

3. Den verkställande direktören ska ha följande uppgifter och befogenheter:
- a) Att godkänna sådana åtgärder från byråns sida som avses i artikel 18 inom de begränsningar som fastställs i denna förordning, dess tillämpningsföreskrifter eller annan tillämplig lagstiftning.
  - b) Att besluta om sådana inspektioner och utredningar som avses i artiklarna 54 och 55.
  - c) Att tilldela nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ certifieringsuppgifter i enlighet med riktlinjer som fastställs av styrelsen.
  - d) Att åta sig internationella uppdrag och tekniskt samarbete med tredjeländer i enlighet med artikel 27.
  - e) Att vidta alla nödvändiga åtgärder, bl.a. besluta om interna administrativa anvisningar och offentliggöra meddelanden, för att se till att byrån fungerar enligt bestämmelserna i denna förordning.
  - f) Att varje år utarbeta ett utkast till allmän rapport och lägga fram det för styrelsen.
  - g) Att utöva de befogenheter i förhållande till byråns personal som fastställs i artikel 29.2.
  - h) Att göra beräkningar av byråns intäkter och utgifter enligt artikel 59 och genomföra budgeten i enlighet med artikel 60.
  - i) Att delegera sina befogenheter till andra medlemmar av byråns personal enligt bestämmelser som ska antas i enlighet med förfarandet i artikel 65.2.
  - j) Att med styrelsens godkännande fatta beslut om att inrätta lokala kontor i medlemsstaterna i enlighet med artikel 28.3.
  - k) Att förbereda och genomföra det årliga arbetsprogrammet.
  - l) Att agera på begäran om stöd från kommissionen.

*Artikel 39***Utnämning av högre tjänstemän**

1. Den verkställande direktören ska utses på grundval av meriter, dokumenterad kompetens och erfarenheter som är relevanta för civil luftfart. Den verkställande direktören ska utses eller avsättas av styrelsen på kommissionens förslag. Styrelsen ska fatta sitt beslut med tre fjärdedels majoritet av dess ledamöter. Den sökande som styrelsen valt ut kan före utnämningen bli ombedd att avlägga en försäkran inför behöriga utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från utskottsledamöterna.
2. Den verkställande direktören får biträdas av en eller flera direktörer. Om den verkställande direktören är frånvarande eller har förhinder ska en av direktörerna ersätta denne.
3. Byråns direktörer ska utses på grundval av yrkesmässig kompetens som är relevant för civil luftfart. Direktörerna ska utses eller avsättas av styrelsen på den verkställande direktörens förslag.
4. Den verkställande direktörens och direktörernas mandatperiod ska vara fem år. Direktörernas mandatperiod ska kunna förnyas och den verkställande direktörens mandatperiod ska endast kunna förnyas en gång.

**▼B***Artikel 40***Överklagandenämndernas befogenheter**

1. Minst en överklagandenämnd ska inrättas inom byrån.
2. Överklagandenämnden eller -nämnderna ska pröva överklaganden av sådana beslut som avses i artikel 44.
3. Överklagandenämnden eller -nämnderna ska sammankallas vid behov. Kommissionen ska i enlighet med förfarandet i artikel 65.3 fastställa antalet överklagandenämnder och vilket arbete de ska utföra.

*Artikel 41***Överklagandenämndernas sammansättning**

1. En överklagandenämnd ska bestå av en ordförande och två ledamöter.
2. Ordföranden och de andra ledamöterna ska ha suppleanter som företräder dem i deras frånvaro.
3. Ordföranden, de övriga ledamöterna och deras suppleanter ska utses av styrelsen från en förteckning över kvalificerade sökande vilken antagits av kommissionen.
4. Överklagandenämnden får kalla in ytterligare två ledamöter från förteckningen i punkt 3 om den anser att ärendet så kräver.
5. Kompetenskraven för ledamöterna i en överklagandenämnd, de enskilda ledamöternas befogenheter under handläggningen av ett överklagande och omröstningsreglerna ska fastställas av kommissionen i enlighet med förfarandet i artikel 65.3.

*Artikel 42***Överklagandenämndernas ledamöter**

1. Mandatperioden för överklagandenämndernas ledamöter, inklusive ordförande och suppleanter ska vara fem år. Mandatperioden ska kunna förnyas.
2. Överklagandenämndernas ledamöter ska vara oavhängiga. De får inte vara bundna av några instruktioner när de fattar beslut.
3. Överklagandenämndernas ledamöter får inte ha någon annan tjänst inom byrån. Ledamöterna i överklagandenämnderna kan ha deltidstjänster.
4. Under mandatperioden får överklagandenämndernas ledamöter inte avsättas från sina tjänster eller strykas ur förteckningen över kvalificerade sökande såvida det inte finns allvarliga skäl för en sådan avsättning eller strykning och kommissionen, efter yttrande från styrelsen, fattar beslut om detta.

**▼B***Artikel 43***Jäv**

1. Överklagandenämndernas ledamöter får inte delta i ett överklagandeförfarande om de har något personligt intresse i ärendet, om de tidigare har representerat någon av parterna i förfarandet eller om de varit med om att fatta det beslut som överklagas.
2. Om någon ledamot av en överklagandenämnd anser att han/hon, av något av de skäl som förtecknas i punkt 1 eller av andra skäl, inte bör delta i ett överklagandeförfarande ska han/hon meddela överklagandenämnden detta.
3. En part i överklagandeförfarandet får invända mot att någon av överklagandenämndens ledamöter deltar i överklagandeförfarandet om parten anser att något av skälen i punkt 1 föreligger eller att ledamoten är partisk. En sådan invändning ska inte godtas om parten har inlett förfarandet med vetskap om att det fanns skäl att invända. En invändning får inte grundas på ledamöternas nationalitet.
4. Överklagandenämnden ska, utan att den berörda ledamoten deltar, fatta beslut om vilka åtgärder som ska vidtas i de fall som anges i punkterna 2 och 3. Vid beslutet ska den berörda ledamoten ersättas av sin suppleant.

*Artikel 44***Beslut som kan överklagas****▼M2**

1. Byråns beslut enligt artikel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 eller 64 får överklagas.

**▼B**

2. Ett överklagande i enlighet med punkt 1 ska inte hindra verkställighet. Om byrån anser att omständigheterna så tillåter kan den dock skjuta upp verkställigheten av det överklagade beslutet.
3. Ett beslut som inte innebär att förfarandet avgörs för en av parterna får endast överklagas i samband med att det slutgiltiga beslutet överklagas, om det inte i beslutet föreskrivs att det får överklagas separat.

*Artikel 45***Rätt att överklaga**

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

**▼B***Artikel 46***Tidsfrist och formkrav**

Ett överklagande ska tillsammans med grunderna för överklagandet framställas skriftligen hos byrån inom två månader från den dag då den berörda personen underrättades om beslutet eller, om någon under rättelse inte skett, från den dag denna person fick kännedom om det.

*Artikel 47***Omprövning**

1. Om den verkställande direktören anser att överklagandet kan tas upp till prövning och är välgrundat, ska denne ändra beslutet. Detta gäller inte om det finns en motpart till klaganden i överklagandeförfarandet.
2. Om beslutet inte ändras inom en månad från det att inlagan med grunderna för överklagandet inkommit ska byrån omedelbart besluta om huruvida verkställigheten av beslutet ska skjutas upp eller inte i enlighet med artikel 44.2 andra meningen och överlämna överklagandet till överklagandenämnden.

*Artikel 48***Prövning av överklaganden**

1. Om överklagandet kan tas upp till prövning ska överklagandenämnden pröva huruvida det är välgrundat.
2. Under prövningen av överklagandet enligt punkt 1 ska överklagandenämnden agera snabbt. Den ska vid behov anmoda parterna att inom viss tid inkomma med synpunkter på meddelanden från nämnden eller på inlagor från andra parter i överklagandeförfarandet. Parterna i överklagandeförfarandet ska ha rätt att framställa sin sak muntligt.

*Artikel 49***Beslut i överklagandeförfarandet**

Överklagandenämnden får utöva de befogenheter som omfattas av byråns behörighet eller återförvisa ärendet till behörigt organ inom byrån. Denna ska vara bunden av överklagandenämndens beslut.

*Artikel 50***Överklaganden till domstolen**

1. Talan får väckas vid Europeiska gemenskapernas domstol om ogiltigförklaring av sådana av byråns beslut som har tvingande rättslig verkan gentemot tredje part, om underlåtenhet och om skadestånd för skada som vållats av myndigheten under dess verksamhet.

**▼M2**

2. Talan om ogiltigförklaring av beslut som fattats av byrån i enlighet med artikel 20, 21, 22, 22a, 22b, 23, 55 eller 64 får väckas vid Europeiska gemenskapernas domstol först efter det att möjligheterna att överklaga inom byrån uttömts.

**▼B**

3. Byrån ska vidta alla de åtgärder som krävs för att följa Europeiska gemenskapernas domstols dom.

*Artikel 51***Direkt överklagande**

Medlemsstaterna och gemenskapens institutioner kan överklaga beslut som byrån fattat direkt till Europeiska gemenskapernas domstol.

*AVSNITT III***Arbetsmetoder***Artikel 52***Förfaranden för utarbetande av yttranden, certifierings-specifikationer och vägledande material**

1. ►**M2** Så snart som möjligt efter det att denna förordning trätt i kraft ska styrelsen fastställa öppna förfaranden för utfärdande av yttranden, certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som avses i artikel 18 a och c. ◀

Dessa förfaranden ska

- a) bygga på tillgänglig sakkunskap som medlemsstaternas tillsynsmyndigheter på luftfartsområdet förfogar över,
- b) innebära att lämpliga experter från berörda parter vid behov kontaktas,
- c) säkerställa att byrån offentliggör material och genomför omfattande samråd med berörda parter enligt en tidsplan och enligt ett förfarande som bl.a. omfattar skyldighet för byrån att yttra sig skriftligt i samsrådsförfarandet.

**▼M2**

2. När byrån, i enlighet med artikel 19, utarbetar yttranden, certifieringsspecifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som ska tillämpas av medlemsstaterna ska den fastställa ett förfarande för samråd med medlemsstaterna. För detta ändamål får den inrätta en arbetsgrupp till vilken varje medlemsstat har rätt att utnämna en expert.

**▼B**

3. De åtgärder som avses i artikel 18 a och c och de förfaranden som antagits i enlighet med punkt 1 i denna artikel ska offentliggöras i en officiell publikation från byrån.

4. Särskilda förfaranden ska fastställas för att byrån ska kunna vidta omedelbara åtgärder om säkerhetsproblem uppstår och informera berörda parter om vilka åtgärder de ska vidta.

*Artikel 53***Förfaranden för beslutsfattande**

1. Styrelsen ska fastställa öppna förfaranden för sådana enskilda beslut som avses i artikel 18 d.



**▼B**

Dessa förfaranden ska säkerställa att

- a) den fysiska eller juridiska person som beslutet är riktat till och alla andra parter som berörs direkt eller personligen få yttra sig,
  - b) beslutet meddelas den fysiska eller juridiska personen och offentliggörs,
  - c) den fysiska eller juridiska person som beslutet är riktat till och alla andra parter i rättsliga förfaranden informeras om de rättsmedel som står till deras förfogande enligt denna förordning,
  - d) beslutet är motiverat.
2. Styrelsen ska fastställa förfaranden för hur beslut ska meddelas med vederbörlig hänsyn till överklagandeförfarandet.
  3. Särskilda förfaranden ska fastställas för att byrån ska kunna vidta omedelbara åtgärder om säkerhetsproblem uppstår och informera berörda parter om vilka åtgärder de ska vidta.

*Artikel 54***Inspektioner i medlemsstaterna**

1. Utan att det påverkar de verkställighetsbefogenheter som kommissionen tilldelats genom fördraget, ska byrån biträda kommissionen vid övervakningen av tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter genom att utföra standardiseringsinspektioner av medlemsstaternas behöriga myndigheter enligt artikel 24.1. I detta syfte har de tjänstemän som bemyndigats enligt denna förordning och de som avdelats av de nationella myndigheter som deltar i sådana inspektioner, rätt att i överensstämmelse med den berörda medlemsstatens lagstiftning
  - a) undersöka dokument, uppgifter, förfaranden och annat material som kan vara av betydelse för att uppnå en säkerhetsnivå inom luftfarten som överensstämmer med denna förordning,
  - b) ta kopior av hela eller delar av sådana dokument, uppgifter, förfaranden och annat material,
  - c) begära muntliga förklaringar på plats,
  - d) få tillträde till relevanta lokaler, mark eller transportmedel.
2. De tjänstemän inom byrån som har bemyndigats att genomföra inspektionerna i punkt 1 ska utöva sina befogenheter med stöd av ett skriftligt bemyndigande, som anger ärendet och syftet med inspektionen och den dag inspektionen ska inledas. Byrån ska i god tid före inspektionen informera den berörda medlemsstaten om inspektionen och namnge de bemyndigade tjänstemännen.
3. Den berörda medlemsstaten ska underkasta sig inspektionen och se till att berörda organ och personer också underkastar sig inspektionen.
4. Om det vid en inspektion som utförs enligt denna artikel visar sig nödvändigt att inspektera ett företag eller en sammanslutning av företag ska bestämmelserna i artikel 55 tillämpas. Om något företag motsätter sig inspektion, ska den berörda medlemsstaten ge de tjänstemän som bemyndigats av byrån det bistånd som behövs för att de ska kunna utföra inspektionen.

**▼B**

5. Rapporterna som utarbetas i enlighet med denna artikel ska göras tillgängliga på det eller de officiella språken i den medlemsstat där inspektionen genomfördes.

*Artikel 55***Utredning av företag**

1. ►**M2** Byrån får själv genomföra eller uppdra åt nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ att genomföra alla nödvändiga utredningar av företag i enlighet med artiklarna 7, 20, 21, 22, 22a, 22b, 23 och 24.2. ◀ Utredningarna ska utföras i enlighet med de rättsliga bestämmelserna i de medlemsstater där de genomförs. I detta syfte har de personer som bemyndigats enligt denna förordning rätt att

- a) undersöka dokument, uppgifter, förfaranden och annat material som kan vara av betydelse för utförandet av byråns uppgifter,
- b) ta kopior av hela eller delar av sådana dokument, uppgifter, handlingar och annat material,
- c) begära muntliga förklaringar på plats,
- d) få tillträde till företagets relevanta lokaler, mark eller transportmedel,
- e) utföra inspektioner av luftfartyg i samarbete med medlemsstaterna.

2. De personer som har bemyndigats att genomföra utredningarna som avses i punkt 1 ska utöva sina befogenheter med stöd av ett skriftligt bemyndigande som anger ärendet och syftet med utredningen.

3. Byrån ska i god tid före utredningen informera den medlemsstat på vars territorium utredningen ska utföras om utredningen och namnge de bemyndigade personerna. Tjänstemännen i den berörda medlemsstaten ska, på byråns begäran, bistå de bemyndigade personerna vid utredningen.

*Artikel 56***Årligt arbetsprogram**

Det årliga arbetsprogrammet ska syfta till att främja en ständig förbättring av europeisk luftfartssäkerhet och överensstämma med byråns mål, mandat och uppgifter som anges i denna förordning. I programmet ska klart anges vilka av byråns uppdrag och uppgifter som lagts till, ändrats eller strukits jämfört med det föregående året.

Presentationen av det årliga arbetsprogrammet ska grundas på den metodik som används av kommissionen som del av den verksamhetsbaserade förvaltningen.

*Artikel 57***Årlig verksamhetsrapport**

Den årliga verksamhetsrapporten ska innehålla en redovisning av hur byrån genomfört sitt årliga arbetsprogram. Av rapporten ska klart framgå vilka av byråns uppdrag och uppgifter som lagts till, ändrats eller strukits jämfört med det föregående året.

**▼B**

I rapporten ska anges vilken verksamhet byrån har utfört, och verksamhetens resultat ska bedömas mot bakgrund av uppställda mål, fastställd tidplan, risker med verksamheten, utnyttjande av resurser och byråns allmänna drift.

*Artikel 58***Öppenhet och information**

1. Förordning (EG) nr 1049/2001 ska tillämpas på de handlingar som finns hos byrån.
2. Byrån får på eget initiativ informera på de områden som ingår i dess uppdrag. Den ska särskilt se till att allmänheten och alla berörda parter, förutom genom den publikation som avses i artikel 52.3, snabbt får objektiv, tillförlitlig och lättbegriplig information om dess arbete.
3. Varje fysisk eller juridisk person har rätt att skriftligen vända sig till byrån på något av de språk som anges i artikel 314 i fördraget. Denna person ska ha rätt att erhålla svar på samma språk.
4. Den information som byrån samlat in i enlighet med denna förordning ska omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 av den 18 december 2000 om skydd för enskilda då gemenskapsinstitutionerna och gemenskapsorganen behandlar personuppgifter och om den fria rörligheten för sådana uppgifter <sup>(1)</sup>.

*AVSNITT IV***Finansiella krav***Artikel 59***Budget**

1. Byråns intäkter ska bestå av följande:
  - a) Bidrag från gemenskapen.
  - b) Bidrag från de europeiska tredjeländer med vilka gemenskapen har ingått sådana avtal som avses i artikel 66.
  - c) Avgifter från dem som ansöker om eller innehar certifikat och godkännanden som utfärdas av byrån.
  - d) Avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller.
  - e) Frivilliga ekonomiska bidrag från medlemsstaterna, tredjeländer eller andra enheter, om bidraget inte hotar byråns oberoende och opartiskhet.
2. Byråns utgifter ska omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift.
3. Intäkterna och utgifterna ska balansera varandra.
4. Regleringsbudgetar och de avgifter som fastställts och uppburits för certifieringsverksamhet ska behandlas separat i byråns budget.

<sup>(1)</sup> EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.

**▼B**

5. Varje år ska styrelsen, på grundval av ett utkast till beräkning av inkomster och utgifter, upprätta en beräkning av byråns inkomster och utgifter för nästkommande budgetår.
  
6. Beräkningen i punkt 4, som också ska innehålla ett utkast till tjänsteförteckning tillsammans med det preliminära arbetsprogrammet, ska av styrelsen senast den 31 mars överlämnas till kommissionen och de stater med vilka gemenskapen har ingått avtal som avses i artikel 66.
  
7. Beräkningen ska överlämnas av kommissionen till budgetmyndigheten tillsammans med det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget.
  
8. På grundval av beräkningen ska kommissionen i det preliminära förslaget till Europeiska unionens allmänna budget, som den ska förelägga budgetmyndigheten i enlighet med artikel 272 i fördraget, ta upp de medel som den beräknar som nödvändiga med avseende på tjänsteförteckningen och det bidragsbelopp som ska belasta den allmänna budgeten.
  
9. Budgetmyndigheten ska bevilja de anslag som utgör bidrag till byrån. Budgetmyndigheten ska anta byråns tjänsteförteckning.
  
10. Styrelsen ska fastställa budgeten. Den blir definitiv när Europeiska unionens allmänna budget slutligen har antagits. Den ska i tillämpliga fall anpassas i enlighet därmed.
  
11. Styrelsen ska snarast möjligt underrätta budgetmyndigheten om sin avsikt att genomföra eventuella projekt som kan ha betydande ekonomiska konsekvenser för finansieringen av budgeten, särskilt fastighetsprojekt, t.ex. hyra eller förvärv av fastigheter. Den ska informera kommissionen om detta.

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

*Artikel 60***Genomförande och kontroll av budgeten**

1. Den verkställande direktören ska genomföra byråns budget.
  
2. Senast den 1 mars efter utgången av varje budgetår ska byråns räkenskapsförare förse kommissionens räkenskapsförare med de preliminära räkenskaperna och en rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret. Kommissionens räkenskapsförare ska konsolidera institutionernas och de decentraliserade organens preliminära räkenskaper i enlighet med artikel 128 i rådets förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002 av den 25 juni 2002 med budgetförordning för Europeiska gemenskapernas allmänna budget <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> EGT L 248, 16.9.2002, s. 1. Förordningen ändrad genom förordning (EG) nr 1525/2007 (EUT L 343, 27.12.2007, s. 9).

**▼B**

3. Senast den 31 mars efter utgången av varje budgetår ska kommissionens räkenskapsförare förse revisionsrätten med byråns preliminära räkenskaper och en rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret. Rapporten om budgetförvaltningen och den finansiella förvaltningen under budgetåret ska även överlämnas till Europaparlamentet och rådet.
4. Enligt bestämmelserna i artikel 129 i förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002, ska den verkställande direktören efter det att revisionsrättens synpunkter på byråns preliminära räkenskaper har mottagits upprätta byråns slutliga räkenskaper på eget ansvar och överlämna dem till styrelsen för ett yttrande.
5. Styrelsen ska avge ett yttrande om byråns slutliga räkenskaper.
6. Senast den 1 juli efter utgången av varje budgetår ska den verkställande direktören överlämna de slutliga räkenskaperna tillsammans med styrelsens yttrande till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten.
7. De slutliga räkenskaperna ska offentliggöras.
8. Senast den 30 september ska den verkställande direktören överlämna revisionsrätten ett svar på dess synpunkter. Han ska även överlämna detta svar till styrelsen.
9. Den verkställande direktören ska på Europaparlamentets begäran, i enlighet med artikel 146.3 i förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002, för parlamentet lägga fram alla uppgifter som behövs för att utföra arbetet med beviljande av ansvarsfrihet för det berörda budgetåret.
10. Europaparlamentet ska före den 30 april år  $n + 2$ , på rekommendation av rådet som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, bevilja byråns verkställande direktör ansvarsfrihet för budgetens genomförande under budgetår  $n$ .

*Artikel 61***Bedrägeribekämpning**

1. Bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) <sup>(1)</sup> ska tillämpas fullt ut i syfte att bekämpa bedrägeri, korruption och andra lagstridiga handlingar.
2. Byrån ska ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och europeiska gemenskapernas kommission om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) <sup>(2)</sup> och utan dröjsmål utfärda föreskrifter i anslutning till detta, som ska gälla dess personal.
3. I beslut om finansiering samt de avtal om och instrument för genomförande vilka införts till följd av dessa beslut ska det uttryckligen föreskrivas att revisionsrätten och Olaf vid behov ska få utföra kontroller på plats hos dem som mottagit anslag från byrån liksom också hos de tjänstemän som fördelat dessa anslag.

<sup>(1)</sup> EGT L 136, 31.5.1999, s. 1.<sup>(2)</sup> EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

**▼B***Artikel 62***Utvärdering**

1. Styrelsen ska beställa en oberoende extern utvärdering av förordningens tillämpning senast tre år efter det att byrån inlett sin verksamhet och vart femte år därefter.
2. I utvärderingen ska det granskas hur effektivt byrån utför sina uppgifter. Det ska också bedömas i vilken utsträckning förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bidragit till att etablera en hög säkerhetsnivå för civil luftfart. I utvärderingen ska hänsyn tas till synpunkter hos intressenter både på gemenskapsnivå och på det nationella planet.
3. Styrelsen ska ta emot utvärderingsresultaten och utfärda rekommendationer om hur förordningen, byrån och dess arbetsmetoder bör ändras till kommissionen som får översända dessa rekommendationer, sitt eget yttrande samt lämpliga förslag till Europaparlamentet och rådet. En åtgärdsplan med tidsschema ska bifogas vid behov. Utvärderingsresultaten och rekommendationerna ska offentliggöras.

*Artikel 63***Finansiella bestämmelser**

Styrelsen ska anta byråns finansiella bestämmelser efter samråd med kommissionen. Bestämmelserna får avvika från kommissionens förordning (EG, Euratom) nr 2343/2002 av den 19 november 2002 med rambudgetförordning för de gemenskapsorgan som avses i artikel 185 i rådets förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002 med budgetförordning för Europeiska gemenskapernas allmänna budget <sup>(1)</sup> endast om byråns särskilda förvaltningsbehov kräver detta, och efter att kommissionen gett sitt godkännande.

*Artikel 64***Avgiftsföreskrifter**

1. De åtgärder som avser att ändra icke väsentliga delar av denna förordning, genom att komplettera den, när det gäller avgifter, ska antas i enlighet med det föreskrivande förfarandet med kontroll i artikel 65.4.
2. Kommissionen ska samråda med styrelsen om utkastet till de åtgärder som avses i punkt 1.
3. Genom de åtgärder som avses i punkt 1 ska det särskilt fastställas i vilka fall avgifter enligt artikel 59.1 c och d ska tas ut, avgiftsbeloppens storlek och hur avgifterna ska betalas.
4. Avgifter ska tas ut för
  - a) utfärdande eller förnyande av certifikat och den därmed förknippade kontinuerliga tillsynen,
  - b) tillhandahållande av tjänster; avgifterna ska motsvara de faktiska kostnaderna för varje enskild tjänst,

<sup>(1)</sup> EGT L 357, 31.12.2002, s. 72.

**▼B**

c) handläggning av överklaganden.

Alla avgifter ska uttryckas och betalas i euro.

5. Avgiftsbeloppen ska fastställas till en nivå som säkerställer att intäkterna från dessa i princip är tillräckliga för att täcka hela kostnaden för tjänsterna. Dessa avgifter, inklusive sådana som uppburits 2007, ska vara intäkter som avsatts till byrån.

## KAPITEL IV

## SLUTBESTÄMMELSER

*Artikel 65***Kommittéförfarande**

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté.
2. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 3 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
3. När det hänvisas till denna punkt ska artiklarna 5 och 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

Den tid som avses i artikel 5.6 i beslut 1999/468/EG ska vara en månad.

4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.
5. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1–5a.4 och 5a.5 b samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

De tidsfrister som anges i artikel 5a.3 c, 5a.4 b och 5a.4 e i beslut 1999/468/EG ska vara tjugo dagar.

6. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5a.1, 5a.2, 5a.4, 5a.5 b och 5a.6 samt artikel 7 i beslut 1999/468/EG tillämpas, med beaktande av bestämmelserna i artikel 8 i det beslutet.

7. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 6 i beslut 1999/468/EG tillämpas.

Innan kommissionen antar sitt beslut ska den samråda med den kommitté som avses i punkt 1 i denna artikel.

Den tid som avses i artikel 6 b i beslut 1999/468/EG ska vara tre månader.

Om en medlemsstat hänskjuter ett kommissionsbeslut till rådet får rådet med kvalificerad majoritet fatta ett annat beslut inom tre månader.

**▼M2***Artikel 65a***Ändringar**

I enlighet med bestämmelserna i fördraget ska kommissionen föreslå ändringar till förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 för att ta hänsyn till kraven i denna förordning.

**▼B***Artikel 66***Europeiska tredjeländers deltagande**

Europeiska tredjeländer får delta i byråns verksamhet, om de är parter i Chicagokonventionen och om de genom avtal med Europeiska gemenskapen har antagit och tillämpar gemenskapslagstiftningen på det område som omfattas av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

Inom ramen för dessa avtal ska förfaranden utarbetas för att bl.a. fastställa närmare bestämmelser om hur och i vilken omfattning dessa länder ska delta i byråns arbete, inbegripet bestämmelser om ekonomiska bidrag och personal.

*Artikel 67***Inledande av byråns verksamhet**

1. Byrån ska utföra de certifieringsuppgifter som den åläggs enligt artikel 20 från och med den 28 september 2003. Fram till detta datum ska medlemsstaterna fortsätta att genomföra tillämplig lagstiftning och tillämpliga föreskrifter.

2. Under en extra övergångsperiod på 42 månader från den dag som anges i punkt 1 får medlemsstaterna fortsätta att utfärda certifikat och godkännanden genom undantag från bestämmelserna i artiklarna 5, 6, 12 och 20 enligt de villkor som kommissionen angivit i de åtgärder som det beslutats om för tillämpningen av dessa artiklar. När medlemsstaterna i samband härmed utfärdar certifikat på grundval av certifikat som utfärdats av tredjeländer ska det i de åtgärder som kommissionen beslutat om tas vederbörlig hänsyn till principerna i artikel 12.2 b och c.

*Artikel 68***Sanktioner**

Medlemsstaterna ska fastställa sanktioner för överträdelse av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

*Artikel 69***Upphävande**

1. Förordning (EG) nr 1592/2002 ska upphöra att gälla utan att det påverkar tillämpningen av bestämmelserna i andra stycket.

Hänvisningar till den upphävda förordningen ska anses som hänvisningar till denna förordning och ska läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga VI.

2. Rådets direktiv 91/670/EEG ska upphöra att gälla den dag då de åtgärder som avses i artikel 7.6 träder i kraft.

3. Bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 ska upphöra att gälla den dag då motsvarande åtgärder som avses i artikel 8.5 träder i kraft.



**▼B**

4. Bestämmelserna i artikel 11 ska gälla för produkter, delar, anordningar, organisationer och personer vars certifiering har skett, eller erkänts, i enlighet med bestämmelserna i de rättsakter som avses i punkterna 1, 2 och 3 i denna artikel.

5. Direktiv 2004/36/EG ska upphöra att gälla den dag då de åtgärder som avses i artikel 10.5 i denna förordning träder i kraft och utan att det påverkar tillämpningen av de tillämpningsföreskrifter som avses i artikel 8.2 i det direktivet.

*Artikel 70***Ikraftträdande**

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

Artiklarna 5–10 ska tillämpas från och med den dag som anges i respektive tillämpningsföreskrifter, dock senast från och med den 8 april 2012.

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



BILAGA I

**Grundläggande krav på luftvärdighet som avses i artikel 5**

1. *Produktens tillförlitlighet: Produktens tillförlitlighet under alla de flygförhållanden som kan förutses måste säkerställas för luftfartygets hela operativa livslängd. Att överensstämmelse med alla krav föreligger måste visas genom utvärdering eller analys, vid behov tillsammans med provningar.*
  - 1.a Struktur och material: Konstruktionens tillförlitlighet måste säkerställas för luftfartygets hela operativa användningsområde inbegripet dess framdrivningssystem, och tillräckligt mycket därutöver, samt bibehållas under dess operativa livslängd.
    - 1.a.1 Alla de delar av luftfartyget som, om fel skulle uppstå, skulle kunna minska konstruktionens tillförlitlighet måste, utan att skadlig deformation eller fel uppstår, uppfylla följande villkor. Häri inbegrips alla delar med signifikant massa och deras fastsättningsanordningar.
      - 1.a.1.a Alla belastningskombinationer som rimligen kan förväntas i luftfartygets vikt och tyngdpunktsomfång, operativa användningsområde och livslängd och tillräckligt mycket därutöver måste beaktas. Detta inbegriper belastning på grund av vindbyar, manöverkrafter, trycksättning, rörliga ytor, styr- och framdrivningssystem både under flygning och på marken.
        - 1.a.1.b Belastningar och sannolika fel som orsakats av nödlandningar, antingen på land eller på vatten, måste beaktas.
        - 1.a.1.c Konstruktionen måste utformas med hänsyn till dynamiska effekter vid sådana belastningar.
      - 1.a.2 Luftfartyget får inte uppvisa någon aeroelastisk instabilitet eller överdriven vibration.
      - 1.a.3 Tillverkningsprocesser och material som används vid konstruktion av luftfartyget måste resultera i kända och reproducerbara hållfasthetsegenskaper. Alla förändringar i materialets prestanda som står i samband med den operativa miljön måste redovisas.
      - 1.a.4 Effekterna av cyklisk belastning, försämring på grund av miljöfaktorer, skador på grund av olyckshändelser och andra enskilda händelser får inte leda till att tillförlitligheten i konstruktionen minskar så att den underskrider en godtagbar återstående hållfasthetsnivå. Alla instruktioner som krävs för att säkerställa fortsatt luftvärdighet i detta avseende måste tillkännages.
    - 1.b Framdrivning: Framdrivningssystemet (dvs. motor och i förekommande fall propeller) måste vara bevisligen tillförlitligt för hela sitt operativa användningsområde, och tillräckligt mycket därutöver, samt bibehållas under den operativa livslängden.
      - 1.b.1 Framdrivningssystemet måste, inom de gränsvärden som angivits, kunna generera den dragkraft eller kraft som krävs av det under alla förekommande flygförhållanden, varvid miljöeffekter och miljöförhållanden ska beaktas.
      - 1.b.2 Tillverkningsprocessen och de material som används till framdrivningssystemets konstruktion måste resultera i ett känt och reproducerbart beteende med avseende på konstruktionen. Alla förändringar i materialets prestanda som står i samband med den operativa miljön måste redovisas.
      - 1.b.3 Effekterna av cyklisk belastning, försämring på grund av miljöfaktorer och användning samt sannolika, därav följande komponentfel får inte leda till att tillförlitligheten i framdrivningssystemet minskar så att den underskrider en godtagbar hållfasthetsnivå. Alla instruktioner som krävs för att säkerställa fortsatt luftvärdighet i detta avseende måste tillkännages.

**▼B**

- 1.b.4 Alla erforderliga instruktioner, upplysningar och krav avseende en säker och korrekt samverkan mellan framdrivningssystemet och luftfartyget måste tillkännages.
- 1.c System och utrustning
- 1.c.1 Luftfartygets konstruktion får inte uppvisa egenskaper eller innehålla detaljer som erfarenhetsmässigt har visat sig vara riskabla.
- 1.c.2 Luftfartyget, inbegripet de system, den utrustning och de anordningar som krävs för typcertifiering, eller enligt de operativa bestämmelserna, måste kunna fungera som avsett under alla de operativa förhållanden som kan förutses för luftfartygets hela operativa användningsområde, och tillräckligt mycket därutöver, samtidigt som systemets, utrustningens eller anordningarnas operativa miljö vederbörligen beaktas. System, utrustning och anordningar av annat slag som inte krävs för typcertifiering eller enligt de operativa bestämmelserna får inte, vare sig de fungerar som de ska eller inte, minska säkerheten eller negativt påverka något annat systems, någon annan utrustnings eller anordnings funktion. System, utrustning och anordningar måste kunna användas utan krav på extraordinär skicklighet eller styrka.
- 1.c.3 Luftfartygets system, utrustning och anordningar måste, separat och i förhållande till varandra, vara konstruerade så att det inte kan uppstå ett katastrofalt fel på grund av ett enstaka fel som inte bevisats vara extremt osannolikt, och det måste råda ett omvänt förhållande mellan sannolikheten för att ett fel inträffar och hur allvarliga följderna blir för luftfartyget och de ombordvarande. Med avseende på ovannämnda kriterium för ett enstaka fel ska det accepteras att vederbörlig hänsyn måste tas till luftfartygets storlek och allmänna konstruktion och att detta får hindra att kriteriet för ett enstaka fel uppfylls när det gäller vissa delar och system i helikoptrar och små flygplan.
- 1.c.4 Information som är nödvändig för att flygningen ska kunna genomföras på ett säkert sätt och information om osäkra förhållanden, måste på ett tydligt, konsekvent och entydigt sätt delges besättningen eller i förekommande fall underhållspersonalen. System, utrustning och manöverorgan, inbegripet skyltar och meddelanden, måste vara utformade och placerade så att risken för misstag som kan leda till riskfyllda situationer minimeras.
- 1.c.5 Konstruktionen måste vara sådan att risken för att luftfartyget och de ombordvarande utsätts för tänkbara hotsituationer minimeras, både inne i och utanför luftfartyget, inbegripet skydd mot uppkomsten av ett allvarligt fel eller avbrott i någon anordning i luftfartyget.
- 1.d Bibehållen luftvärdighet
- 1.d.1 Instruktioner för fortsatt luftvärdighet måste upprättas i syfte att säkerställa att luftvärdighetsstandarden enligt luftfartygets typcertifiering bibehålls under luftfartygets hela operativa livslängd.
- 1.d.2 Möjligheter måste ges till inspektion, justering, smörjning, borttagande eller ersättande av delar och anordningar i den utsträckning detta är nödvändigt för fortsatt luftvärdighet.
- 1.d.3 Instruktionerna för fortsatt luftvärdighet måste föreligga i form av en eller flera handböcker efter vad som är lämpligt med avseende på antalet uppgifter som ska lämnas. Handböckerna måste omfatta instruktioner för underhåll och reparationer, serviceinformation, förfaranden vid felsökning och inspektion, och vara utformade så att praktiska åtgärder kan vidtas.
- 1.d.4 Instruktionerna för fortsatt luftvärdighet måste innehålla tidsbegränsningar för luftvärdighet, där varje obligatorisk ersättningsperiod, inspektionsintervall och därmed sammanhängande inspektionsförfarande anges.

**▼B**

2. *Luftvärdighetsaspekter på driften av produkten*
- 2.a Det måste kunna visas att följande krav har beaktats så att en tillfredsställande säkerhetsnivå kan garanteras för dem som befinner sig ombord eller på marken när produkten är i drift:
- 2.a.1 Det måste fastställas för vilka användningsområden luftfartyget har godkänts samt vilka begränsningar och uppgifter som krävs för säker användning, bl.a. begränsningar och prestanda under olika miljöförhållanden.
- 2.a.2 Luftfartyget måste kunna styras säkert och vara manöverdugligt under alla de operativa förhållanden som kan förutses, inbegripet bortfall av ett eller, i förekommande fall, flera framdrivningssystem. Vederbörlig hänsyn måste tas till antalet piloter, miljön i cockpit, piloternas arbetsbörda, andra mänskliga faktorer samt vilken fas av flygningen det är och flygningens längd.
- 2.a.3 Det måste vara möjligt att göra en smidig övergång från en fas till en annan under flygningen utan att det under några rimliga operativa förhållanden krävs extraordinär skicklighet, beredskap, styrka eller arbetsinsats från pilotens sida.
- 2.a.4 Luftfartyget måste vara så stabilt att det med beaktande av flygningens fas och flygningens längd inte ställs alltför höga krav på piloten.
- 2.a.5 Förfaranden för normal drift, fel och nödsituationer måste fastställas.
- 2.a.6 Varningssignaler eller andra larmanordningar som syftar till att förhindra avvikelser från normal drift under flygningen och som är lämpliga för flygplanstypen måste finnas.
- 2.a.7 Luftfartyget och dess system måste vara så beskaffade att det på ett säkert sätt är möjligt att återgå från eventuella extrema förhållanden under en flygning.
- 2.b De operativa begränsningar och andra upplysningar som krävs för säker drift måste göras tillgängliga för besättningsmedlemmarna.
- 2.c Driften av produkter får inte utsättas för risker på grund av ogynnsamma externa och interna förhållanden, inbegripet miljöförhållanden.
- 2.c.1 Särskilt får förhållandena inte bli osäkra på grund av exponering för sådana fenomen som bl.a. ogynnsam väderlek, blixtar, kollisioner med fåglar, strålningsfält med hög frekvens, ozon osv., som rimligen kan väntas inträffa under drift.
- 2.c.2 Kabinerna måste ge passagerarna bekvämlighet under transporten och tillräcklig skydd mot eventuella förväntade risker som härrör från flygmanövrer eller leder till nödsituationer, t.ex. eld, rök, giftiga gaser och snabbt tryckfall. Åtgärder måste vidtas så att de ombordvarande ges alla rimliga möjligheter att undvika allvarliga men och snabbt kan lämna luftfartyget och så att de skyddas från effekterna av bromskrafterna vid en nödlandning på land eller vatten. De ombordvarande måste vid behov genom tydliga och entydiga skyltar eller meddelanden instrueras om ett lämpligt säkerhetsbeteende och få veta var säkerhetsutrustningen är placerad och hur den används på ett riktigt sätt. Erforderlig säkerhetsutrustning måste vara lätt tillgänglig.

**▼B**

- 2.c.3 Besättningens utrymmen måste vara utformade för att underlätta flygningen, bl.a. genom medel som håller besättningen informerad om läget, och hanteringen av situationer och nödsituationer som kan förväntas. Miljön i besättningens utrymmen får inte äventyra besättningens möjlighet att utföra sina uppgifter, och den måste vara utformad så att störningar under flygningen och otillbörligt bruk av manöverorganen undviks.
- 3. *Organisationer (inklusive fysiska personer som utför konstruktion, tillverkning eller underhåll)*
- 3.a Organisationsgodkännanden måste utfärdas när följande villkor är uppfyllda:
  - 3.a.1 Organisationen måste förfoga över alla erforderliga resurser för arbetets omfattning. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, följande: lämpliga lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, förpliktelser och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
  - 3.a.2 Organisationen måste införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer att dessa grundläggande krav för luftvärdighet uppfylls och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.
  - 3.a.3 Organisationen måste träffa överenskommelser med andra relevanta organisationer, om så behövs, så att dessa grundläggande krav för luftvärdighet stadigvarande uppfylls.
  - 3.a.4 Organisationen måste införa ett system för rapportering av händelser och/eller för hantering av händelser som måste ingå i ledningssystemet enligt punkt 3.a.2 och i överenskommelserna enligt punkt 3.a.3 för att bidra till målet att produkternas säkerhet kontinuerligt förbättras.
- 3.b När det gäller organisationer för utbildning i underhåll är villkoren i punkterna 3.a.3 och 3.a.4 inte tillämpliga.

*BILAGA II***Luftfartyg som avses i artikel 4.4**

Artikel 4.1, 4.2 och 4.3 är inte tillämplig på sådana luftfartyg som tillhör en eller flera av nedanstående kategorier:

- a) Historiska luftfartyg som uppfyller följande kriterier:
  - i) Icke-komplexa luftfartyg
    - vilkas ursprungliga konstruktion fastställdes före den 1 januari 1955 och
    - vilkas produktion upphörde före den 1 januari 1975,eller,
    - ii) luftfartyg av klar historisk betydelse, med anknytning till
      - deltagande i en anmärkningsvärd historisk händelse, eller
      - ett viktigt steg i flygets utveckling, eller
      - en betydelsefull roll i en medlemsstats väpnade styrkor.
- b) Luftfartyg som är speciellt konstruerade eller ombyggda för forskningsändamål eller experimentella eller vetenskapliga ändamål och sannolikt framställs i mycket begränsat antal.
- c) Luftfartyg där minst 51 % är byggt av en amatör eller en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte.
- d) Luftfartyg som har använts i väpnade styrkor, såvida inte luftfartyget är av en typ för vilken en konstruktionsnorm har antagits av byrån.
- e) Flygplan, helikoptrar och motordrivna fallskärmar som har högst två sittplatser, som har en maximal startmassa (MTOM) enligt medlemsstaternas registreringsmetod på högst
  - i) 300 kg för ensitsiga landflygplan/landhelikoptrar, eller
  - ii) 450 kg för tvåsitsiga landflygplan/landhelikoptrar, eller
  - iii) 330 kg för ensitsiga amfibie- eller sjöflygplan/amfibie- eller sjöhelikoptrar, eller
  - iv) 495 kg för tvåsitsiga amfibie- eller sjöflygplan/amfibie- eller sjöhelikoptrar, förutsatt att planet/helikoptern vid användning både som sjöflygplan/sjöhelikopter och som landflygplan/landhelikopter håller sig under båda de tillämpliga MTOM-gränserna, eller
  - v) 472,5 kg för tvåsitsiga landflygplan på vilkas flygkropp det finns monterat ett fallskärmssystem som kan bära upp hela planet, eller
  - vi) 315 kg för ensitsiga landflygplan på vilkas flygkropp det finns monterat ett fallskärmssystem som kan bära upp hela planet,och, när det gäller flygplan, som har en stallfart eller en minimal konstant flyghastighet i landningskonfiguration på högst 35 knop CAS.
- f) En- och tvåsitsiga gyroplan med en maximal startmassa på högst 560 kg.
- g) Hängglidare med en maximal tommassa på högst 80 kg för ensitsiga eller 100 kg för tvåsitsiga, inklusive sådana med fotstart.
- h) Kopior av luftfartyg som uppfyller kriterierna i a eller d ovan och där kopians konstruktion liknar originalluftfartygets konstruktion.
- i) Obemannade luftfartyg med en operativ massa på högst 150 kg.
- j) Varje annat luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kg.



*BILAGA III*

**Grundläggande krav för pilotcertifiering som avses i artikel 7**

1. *Utbildning*
  - 1.a Allmänt
    - 1.a.1 En person som genomgår utbildning för att flyga ett luftfartyg måste ha uppnått sådan utbildningsmässig, fysisk och psykisk mognad att han eller hon kan förvärva, bibehålla och uppvisa relevanta teoretiska kunskaper och praktiska färdigheter.
  - 1.b Teoretiska kunskaper
    - 1.b.1 En pilot måste förvärva och bibehålla en kunskapsnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva ombord på luftfartyget och som står i proportion till de risker som är knutna till verksamhetstypen. Dessa kunskaper måste minst omfatta följande:
      - i) Luftfartsrätt.
      - ii) Allmän luftfartygskunskap.
      - iii) Tekniska frågor med anknytning till den berörda luftfartygskategorin.
      - iv) Genomförande och planering av flygningar.
      - v) Människans prestationsförmåga och begränsningar.
      - vi) Meteorologi.
      - vii) Navigering.
      - viii) Operativa förfaranden, inklusive besättningssamarbete.
      - ix) Flygningens grundprinciper.
      - x) Kommunikation och
      - xi) icke-tekniska färdigheter, bl.a. att känna igen och hantera hot och felgrepp.
  - 1.c Uppvisande och bibehållande av teoretiska kunskaper
    - 1.c.1 Att piloten har förvärvat och bibehållit teoretiska kunskaper måste visas genom fortlöpande bedömning under utbildningens gång och, när detta är lämpligt, genom examinationer.
    - 1.c.2 En lämplig kompetensnivå i fråga om teoretiska kunskaper måste bibehållas. Att piloten uppfyller detta krav måste visas genom återkommande bedömningar, examinationer, prov eller kontroller. Frekvensen för examinationerna, proven eller kontrollerna måste stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till den berörda verksamheten.
  - 1.d Praktiska färdigheter
    - 1.d.1 En pilot måste förvärva och bibehålla de praktiska färdigheter som är lämpliga för de funktioner som han eller hon ska utöva ombord på luftfartyget. Dessa färdigheter måste stå i proportion till de risker som är knutna till verksamhetstypen och måste, i den mån detta är relevant för de funktioner som han eller hon ska utöva ombord på luftfartyget, omfatta följande:
      - i) Åtgärder före och under flygning, inbegripet luftfartygsprestanda, bestämning av massa och balans, inspektion och service av luftfartyg, bränsleplanering, väderbedömning, ruttplanering, luftfrumsrestriktioner och tillgång till start- och landningsbanor.
      - ii) Uppträdande på flygplats och i trafikvarv.
      - iii) Förfaranden och försiktighetsåtgärder för att undvika kollisioner.
      - iv) Flygning med hjälp av yttre visuella referenser.

**▼B**

- v) Tekniskt möjliga flygmanövrer, inbegripet i kritiska situationer, och kritiska manövrer i samband därmed.
  - vi) Start och landning under normala förhållanden och vid sidvind.
  - vii) Flygning enbart med hjälp av instrument, i den mån detta är relevant för verksamhetstypen.
  - viii) Operativa förfaranden, inbegripet färdigheter när det gäller lagarbete och besättningsarbete, som är relevanta för verksamhetstypen, oavsett om besättningen består av en eller flera personer.
  - ix) Navigering och tillämpning av lufttrafikregler och därmed sammanhängande förfaranden, där så är lämpligt med hjälp av visuella referenser eller navigeringshjälpmedel.
  - x) Förfaranden vid onormala förhållanden och i nödsituationer, inbegripet simulerade tekniska fel på luftfartygsutrustning.
  - xi) Efterlevnad av förfaranden för flygtrafikledning och flygradiotelefoni.
  - xii) Specifika aspekter för den berörda typen eller klassen av luftfartyg.
  - xiii) Ytterligare praktisk utbildning som kan krävas för att minska riskerna i samband med särskilda verksamheter och
  - xiv) icke-tekniska färdigheter, bl.a. att känna igen och hantera hot och felgrepp med användning av en lämplig bedömningsmetod i samverkan med bedömning av tekniska färdigheter.
- 1.e Uppvisande och bibehållande av praktiska färdigheter
- 1.e.1 En pilot måste visa sin förmåga att utföra åtgärder och manövrer med en kompetensnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva ombord på luftfartyget genom att
- i) framföra luftfartyget inom dess begränsningar,
  - ii) utföra alla manövrer med mjukhet och exakthet,
  - iii) uppvisa gott omdöme och flygsinne,
  - iv) tillämpa sina kunskaper om flygning,
  - v) alltid ha kontroll över luftfartyget på ett sådant sätt att detta garanterar en lyckad utgång för ett förfarande eller en manöver och
  - vi) icke-tekniska färdigheter, bl.a. att känna igen och hantera hot och felgrepp med användning av en lämplig bedömningsmetod i samverkan med bedömning av tekniska färdigheter.
- 1.e.2 En lämplig kompetensnivå i fråga om praktiska färdigheter måste bibehållas. Att piloten uppfyller detta krav måste visas genom återkommande bedömningar, examinationer, prov eller kontroller. Frekvensen för examinationerna, proven eller kontrollerna måste stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till verksamheten.
- 1.f Språkkunskaper
- En pilot måste ha uppvisat kunskaper i språk på en nivå som är lämplig med tanke på de funktioner som utövas ombord på luftfartyget. Sådana uppvisade kunskaper ska innefatta
- i) förmåga att förstå väderinformationsdokument,
  - ii) förmåga att använda flygkartor för flygning på sträcka samt ut- och inflygningskartor liksom tillhörande dokument med flyginformation, och



**▼B**

- iii) förmåga att kommunicera med övriga besättningsmedlemmar och med flygtrafiktjänster under en flygnings alla faser, inbegripet förberedelserna.

#### 1.g Utbildningshjälpmedel för flygsimulering

När ett utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD) används i utbildning eller för att visa att en praktisk färdighet har förvärvats eller bibehållits, måste detta hjälpmedel vara kvalificerat till en viss prestandanivå på de områden som är relevanta för fullgörandet av den berörda uppgiften. I synnerhet måste efterbildningen av konfigurationen, manöveregenskaperna, luftfartygets prestanda och systemens uppträdande på ett fullgott sätt representera luftfartyget.

#### 1.h Utbildningskurs

1.h.1 Utbildningen måste ske genom en utbildningskurs.

1.h.2 En utbildningskurs måste uppfylla följande villkor:

- i) En kursplan måste ha upprättats för varje typ av kurs.
- ii) Utbildningskursen måste, där detta är relevant, indelas i teoretisk utbildning och praktisk flygundervisning (inbegripet syntetisk utbildning).

#### 1.i Instrukörer

##### 1.i.1 Teoretisk utbildning

Den teoretiska utbildningen måste ges av instruktörer med lämplig behörighet. Dessa instruktörer måste

- i) ha lämpliga kunskaper på det område som utbildningen avser, och
- ii) kunna använda lämpliga undervisningsmetoder.

##### 1.i.2 Flygutbildning och flygsimuleringsutbildning

Flygutbildningen och flygsimuleringsutbildningen måste ges av instruktörer med lämplig behörighet. Dessa instruktörer måste

- i) uppfylla krav på teoretiska kunskaper och erfarenhet som är lämpliga med tanke på den undervisning som ges,
- ii) kunna använda lämpliga undervisningsmetoder,
- iii) ha erfarenhet av att använda metoder för undervisning i de flygmanövrer och flygförfaranden som flygutbildningen är tänkt att avse,
- iv) ha visat förmåga att undervisa på de områden där flygutbildning är tänkt att ges, inbegripet instruktioner före och efter flygning samt markinstruktioner, och
- v) regelbundet genomgå fortbildning som garanterar att undervisningen hålls aktuell.

Flyginstrukörer måste dessutom ha behörighet att tjänstgöra som befälhavare på det luftfartyg som undervisningen avser, utom när det gäller utbildning på nya luftfartygstyper.

**▼B**

## 1.j Examinatorer

## 1.j.1 De personer som ansvarar för att bedöma piloternas färdigheter måste

- i) uppfylla de krav som ställs på flyginstruktörer eller flygsimuleringsinstruktörer, och
- ii) kunna bedöma pilotprestationer och genomföra flygtest och flygkontroller.

2. *Krav på erfarenhet*

2.a.1 En person som agerar som medlem av en flygbesättning, instruktör eller examinator måste förvärva och vidmakthålla tillräcklig erfarenhet för de uppgifter som utförs, såvida inte genomföranderegler föreskriver sådan kompetens som ska bevisas i enlighet med punkt 1.e.

3. *Utbildningsorganisationer*

## 3.a Krav på utbildningsorganisationer

3.a.1 En utbildningsorganisation som ger pilotutbildning måste uppfylla följande krav:

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

4. *Medicinsk lämplighet*

## 4.a Medicinska kriterier

4.a.1 Alla piloter måste med jämna mellanrum visa medicinsk lämplighet att på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina funktioner, med hänsyn tagen till typen av verksamhet. Detta måste påvisas genom en lämplig bedömning som bygger på flygmedicinsk bästa praxis, med hänsyn tagen till typen av verksamhet och till eventuell åldersbetingad nedsättning av psykisk och fysisk förmåga.

Medicinsk lämplighet, som innefattar fysisk och psykisk lämplighet, innebär att en pilot inte lider av någon sjukdom eller något funktionshinder som gör honom eller henne oförmögen att

- i) utföra de uppgifter som krävs för att framföra ett luftfartyg, eller
- ii) vid någon tidpunkt utföra tilldelade uppgifter, eller
- iii) korrekt uppfatta sin omgivning.

4.a.2 Om fullständig medicinsk lämplighet inte kan påvisas, får kompensande åtgärder som ger likvärdig flygsäkerhet vidtas.

## 4.b Flygläkare

4.b.1 En flygläkare måste

- i) vara behörig och legitimerad läkare,
- ii) ha genomgått utbildning i flygmedicin och regelbunden fortbildning i flygmedicin som garanterar att kvaliteten på bedömningarna upprätthålls,
- iii) ha förvärvat praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet av de förhållanden under vilka piloter utför sina uppgifter.

**▼B**

4.c Flygmedicinska centrum

4.c.1 Flygmedicinska centrum måste uppfylla följande villkor:

- i) Centrumet måste förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess rättigheter. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, följande: lämpliga lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, förpliktelser och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
- ii) Centrumet måste införa och upprätthålla ett ledningssystem med avseende på säkerhet och de medicinska bedömningarnas kvalitet samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.
- iii) Centrumet måste träffa överenskommelser med andra berörda organisationer, om så behövs, så att dessa krav stadigvarande uppfylls.



*BILAGA IV*

**Grundläggande krav på drift av luftfartyg som avses i artikel 8**

1. *Allmänt*
  - 1.a En flygning får inte genomföras om inte besättningsmedlemmarna och, i förekommande fall, all övrig operativ personal som är involverad i förberedelserna och genomförandet känner till de på deras respektive arbetsuppgifter tillämpliga lagar, föreskrifter och förfaranden som har fastställts för de områden som man avser att genomföra, de flygplatser som man planerar att använda och de flygnavigeringsanläggningar som har samband därmed.
  - 1.b En flygning måste genomföras på ett sådant sätt att man följer de driftsförfaranden för förberedelse och genomförande av flygningen som anges i flyghandboken eller, om detta krävs, i drifthandboken. För detta ändamål måste det finnas ett system med checklistor som besättningsmedlemmarna kan använda i samtliga faser av driften av luftfartyget under normala och onormala förhållanden och i nödsituationer. Förfaranden måste fastställas för alla nödsituationer som rimligen kan förutses.
  - 1.c Före varje flygning måste roller och ansvarsområden för varje besättningsmedlem fastställas. Befälhavaren måste vara ansvarig för luftfartygets drift och säkerhet samt för säkerheten för alla besättningsmedlemmar, alla passagerare och all last som finns ombord.
  - 1.d Artiklar eller ämnen som kan utgöra en betydande risk för hälsa, säkerhet, egendom eller miljön, t.ex. farligt gods, vapen och ammunition, får inte medföras på något luftfartyg såvida inte särskilda säkerhetsförfaranden och säkerhetsföreskrifter tillämpas för att minska de därtill knutna riskerna.
  - 1.e Alla de data, dokument och uppgifter och all den information som behövs för att visa att de villkor som anges i punkt 5.c är uppfyllda måste sparas för varje flygning och bevaras under en minimiperiod som är lämplig med tanke på typen av trafik.
2. *Flygförberedelser*
  - 2.a En flygning får inte påbörjas om det inte med alla rimliga tillgängliga medel har fastställts att följande villkor är uppfyllda:
    - 2.a.1 Lämpliga hjälpmedel som direkt krävs för flygningen och för säker drift av luftfartyget, inbegripet kommunikations- och navigeringshjälpmedel, måste finnas tillgängliga under flygningen, med hänsyn tagen till tillgänglig flygbriefingtjänst.
    - 2.a.2 Besättningen måste känna till, och passagerarna måste ha informerats om, var relevant nödutrustning är placerad och hur den ska användas. Besättningen och passagerarna måste ges tillgång till tillräcklig information om nödförfaranden och om användningen av säkerhetsutrustning i kabinen.
    - 2.a.3 Befälhavaren måste vara förvissad om att
      - i) luftfartyget är luftvärdigt enligt punkt 6,
      - ii) luftfartyget, om detta krävs, är vederbörligen registrerat och att lämpliga certifikat med anknytning därtill finns ombord på luftfartyget,
      - iii) de instrument och den utrustning som enligt punkt 5 krävs för genomförandet av flygningen har installerats i luftfartyget och är i funktionsdugligt skick, såvida inte undantag medges enligt tillämplig förteckning över minimikrav på utrustning (MEL) eller likvärdig handling,

**▼B**

- iv) luftfartygets massa och tyngdpunktsläge är sådana att flygningen kan genomföras inom de gränser som anges i luftvärdighetsdokumentationen,
  - v) allt kabinbagage, allt lastrumsbagage och all last har lastats och säkrats på korrekt sätt, och
  - vi) luftfartygets drifts begränsningar enligt punkt 4 inte kommer att överskridas vid något tillfälle under flygningen.
- 2.a.4 Information om väderförhållanden på start-, destinations- och i förekommande fall alternativflygplatserna samt om väderförhållandena på sträckan måste vara tillgänglig för flygbesättningen. Särskild uppmärksamhet måste ägnas åt potentiellt riskfyllda atmosfäriska förhållanden.
- 2.a.5 Vid flygning in i ett område med kända eller förutsedda isbildningsförhållanden måste luftfartyget vara certifierat, utrustat och/eller behandlat för säker drift under sådana förhållanden.
- 2.a.6 Vid flygning enligt visuelflygreglerna måste väderförhållandena längs flygvägen vara sådana att det är möjligt att följa dessa flygregler. Vid flygning enligt instrumentflygreglerna måste det väljas en destinationsflygplats och i förekommande fall en eller flera alternativflygplatser där luftfartyget kan landa, med särskild hänsyn tagen till väderprognoserna, tillgången till flygtrafiktjänster, tillgången till markhjälpmedel och de förfaranden för instrumentflygning som har godkänts av den stat där destinations- och/eller alternativflygplatsen är belägen.
- 2.a.7 Mängderna av bränsle och olja ombord måste vara tillräckliga för att garantera att den avsedda flygningen kan slutföras på ett säkert sätt, med hänsyn tagen till väderförhållandena, eventuella faktorer som kan påverka luftfartygets prestanda och eventuella förseningar som kan förväntas under flygningen. Därutöver måste en bränslereserv medföras för oförutsedda händelser. Förfaranden för bränslehantering under flygning måste fastställas där detta är relevant.
3. *Flygning*
- 3.a När det gäller flygning måste följande villkor vara uppfyllda:
- 3.a.1 Beroende på typen av luftfartyg måste varje besättningsmedlem under start och landning, och när befälhavaren bedömer detta nödvändigt av säkerhetsskäl, sitta på sin besättningsplats och använda de fasthållningsanordningar som finns.
- 3.a.2 Beroende på typen av luftfartyg måste alla flygbesättningsmedlemmar som ska tjänstgöra i cockpit befinna sig och förbli på sina platser och ha säkerhetsbältena fastspända, utom i samband med fysiologiska eller operativa behov på marschhöjd.
- 3.a.3 Beroende på typen av luftfartyg och typ av flygning måste befälhavaren före start och landning, under taxning och när detta av säkerhetsskäl bedöms som nödvändigt se till att varje passagerare sitter ordentligt med säkerhetsbältet fastspänt.
- 3.a.4 En flygning måste genomföras på ett sådant sätt att lämplig separation till andra luftfartyg bibehålls och lämplig hinderfrihet råder under alla faser av flygningen. Avstånden måste minst vara de som krävs enligt gällande trafikregler för luftfart.

**▼B**

- 3.a.5 En flygning får inte fortsätta om inte de kända förhållandena förblir minst likvärdiga med dem som anges i punkt 2. Vid flygning enligt instrumentflygreglerna får dessutom en inflygning till en flygplats inte fortsätta under vissa angivna höjder eller förbi en viss position om de föreskrivna siktkriterierna inte är uppfyllda.
- 3.a.6 I en nödsituation måste befälhavaren se till att alla passagerare instrueras om de nödgärder som föranleds av omständigheterna.
- 3.a.7 Befälhavaren måste vidta alla erforderliga åtgärder för att minimera konsekvenserna för flygningen av att passagerare uppträder störande.
- 3.a.8 Ett luftfartyg får inte taxas inom färdområdet på en flygplats, och dess rotor får inte roteras med motorkraft, såvida inte personen vid manöverorganen har lämplig kompetens.
- 3.a.9 De tillämpliga förfarandena för bränslehantering under flygning måste i förekommande fall följas.
4. *Luftfartygets prestanda och driftsbegränsningar*
- 4.a Ett luftfartyg måste framföras i enlighet med dess luftvärdighetsdokumentation och alla driftsförfaranden och driftsbegränsningar i samband därmed som anges i den godkända flyghandboken för luftfartyget eller, i förekommande fall, i annan likvärdig dokumentation. Flyghandboken eller den likvärdiga dokumentationen måste vara tillgänglig för besättningen och hållas uppdaterad för varje luftfartyg.
- 4.b Luftfartyget måste framföras i enlighet med gällande miljödokumentation.
- 4.c En flygning får inte påbörjas eller fortsätta om inte beräknade prestanda för luftfartyget, med hänsyn tagen till alla faktorer som i betydande grad påverkar dess prestandanivå, gör det möjligt att genomföra alla faser av flygningen inom gällande avstånd/områden och hinderfrihet för den planerade operativa massan. Prestandafaktorer som i betydande grad påverkar landning, flygning och inflygning/landning, är framför allt följande:
- i) Operativa förfaranden.
  - ii) Flygplatsens tryckhöjd.
  - iii) Temperatur.
  - iv) Vindförhållanden.
  - v) Start-/landningsområdets storlek, lutning och skick.
  - vi) Flygkroppens, motorens eller systemens skick, med hänsyn tagen till eventuell förslitning.
- 4.c.1 Sådana faktorer måste beaktas direkt som driftsparametrar eller indirekt i form av toleranser eller marginaler, som beroende på typen av flygning kan användas i beräkningen av prestandauppgifter.
5. *Instrument, uppgifter och utrustning*
- 5.a Ett luftfartyg måste vara försett med all navigerings- och kommunikationsutrustning och annan utrustning som är nödvändig för den avsedda flygningen, med hänsyn tagen till gällande luftfartsbestämmelser och trafikregler för luftfart under varje fas av flygningen.

**▼B**

- 5.b Ett luftfartyg måste, i den mån detta är relevant, vara försett med all nödvändig säkerhetsutrustning, medicinsk utrustning, utrymningsutrustning och överlevnadsutrustning, med hänsyn tagen till de risker som är knutna till flygområdena, de sträckor som ska flygas, flyghöjden och flygningens varaktighet.
- 5.c Alla uppgifter som är nödvändiga för besättningens genomförande av flygningen måste vara uppdaterade och finnas tillgängliga ombord på luftfartyget, med hänsyn tagen till gällande luftfartsbestämmelser och trafikregler för luftfart samt till aktuella flyghöjder och flygområden.
6. *Fortsatt luftvärdighet*
- 6.a Luftfartyget får inte framföras om inte
- i) luftfartyget är i luftvärdigt skick,
  - ii) erforderlig drifts- och nödutrustning för den avsedda flygningen är i funktionsdugligt skick,
  - iii) luftfartygets flygvärdighetsbevis är giltigt,
  - iv) underhåll av luftfartyget har utförts i enlighet med dess underhållsprogram.
- 6.b Före varje flygning eller sammanhängande serie av på varandra följande flygningar måste luftfartyget inspekteras, genom kontroll före flygning, så att det kan fastställas om det är i skick för den avsedda flygningen.
- 6.c Underhållsprogrammet måste särskilt innefatta underhållsåtgärder och underhållsintervaller, särskilt sådana som i anvisningarna för fortsatt luftvärdighet har angivits som obligatoriska.
- 6.d Luftfartyget får inte framföras om det inte har godkänts för användning av behöriga personer eller organisationer efter underhåll. Den undertecknade godkännandeförklaringen måste särskilt innehålla grundläggande information om det utförda underhållet.
- 6.e All dokumentation som visar luftfartygets luftvärdighet måste bevaras till dess att informationen i den har ersatts av ny information med likvärdig omfattning och som är lika detaljerad, dock under minst 24 månader när det gäller utförlig underhållsdokumentation. När luftfartyget leasas måste all dokumentation som visar luftfartygets luftvärdighet bevaras minst under den tid som leasingen varar.
- 6.f Alla modifieringar och reparationer måste överensstämma med de grundläggande kraven avseende luftvärdighet. De underlagsuppgifter som styrker överensstämmelsen med luftvärdighetskraven måste sparas.
7. *Besättningsmedlemmar*
- 7.a Besättningens antal och sammansättning måste bestämmas med hänsyn tagen till följande:
- i) Luftfartygets certifieringsbegränsningar, inbegripet i förekommande fall den relevanta demonstrationen av nödutrymning.
  - ii) Luftfartygets konfiguration.
  - iii) Trafikens typ och varaktighet.
- 7.b Kabinbesättningsmedlemmarna måste
- i) genomgå utbildning och regelbundna kontroller som garanterar att de har uppnått och bibehållit den kompetensnivå som krävs för att de ska kunna utföra sina säkerhetsuppgifter, och

**▼B**

- ii) med jämna mellanrum bedömas med avseende på medicinsk lämplighet att på ett säkert sätt utöva de säkerhetsuppgifter som tilldelats; lämpligheten måste kontrolleras genom lämplig bedömning baserad på bästa flygmedicinsk praxis.
- 7.c Befälhavaren måste ha befogenhet att utfärda alla order och vidta alla lämpliga åtgärder för att genomföra flygningen och garantera säkerheten för luftfartyget och för ombordvarande personer och/eller egendom.
- 7.d I en nödsituation som innebär fara för luftfartygets drift eller säkerhet och/eller de ombordvarande personernas säkerhet måste befälhavaren vidta alla åtgärder som han eller hon bedömer som nödvändiga av säkerhetsskäl. När sådana åtgärder innebär brott mot lokala föreskrifter eller förfaranden måste befälhavaren ansvara för att utan dröjsmål underrätta vederbörlig lokal myndighet om detta.
- 7.e Onormala situationer av nödkaraktär får inte simuleras när luftfartyget har passagerare eller last ombord.
- 7.f Ingen besättningsmedlem får låta sina arbetsprestationer eller sitt beslutsfattande försämrats i sådan grad att flygsäkerheten äventyras på grund av effekterna av trötthet med beaktande av bl.a. ackumulerad trötthet, sömnbrist, antal genomförda flygningar, natttjänstgöring eller byte av tidszon. Viloperioderna måste vara tillräckligt långa för att besättningsmedlemmarna ska kunna komma över effekterna av de tidigare arbetsuppgifterna och vara väl utvilade då nästa flygtjänstperiod påbörjas.
- 7.g En besättningsmedlem får inte utföra tilldelade uppgifter ombord på ett luftfartyg när han eller hon är påverkad av psykoaktiva ämnen eller alkohol, eller när han eller hon är olämplig för tjänstgöring på grund av skada, trötthet, läkemedel, sjukdom eller andra liknande orsaker.
8. *Ytterligare krav avseende kommersiell trafik och trafik med komplexa motordrivna luftfartyg*
- 8.a Kommersiell trafik och trafik med komplexa motordrivna luftfartyg får inte utföras om inte följande villkor är uppfyllda:
- 8.a.1 Operatören måste, direkt eller indirekt genom avtal, förfoga över de resurser som är erforderliga med tanke på verksamhetens omfattning. Dessa resurser ska bestå av, men inte begränsas till, följande: luftfartyg, lämpliga lokaler, förvaltningsstruktur, personal, utrustning, dokumentering av uppgifter, förpliktelser och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
- 8.a.2 Operatören får enbart anlita personal med lämplig behörighet och utbildning samt måste genomföra och upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram för besättningsmedlemmar och övrig berörd personal.
- 8.a.3 Operatören måste upprätta en MEL eller en likvärdig handling, med hänsyn tagen till följande:
- i) Handlingen ska möjliggöra drift av luftfartyget, under angivna förhållanden, med vissa instrument, utrustningsenheter eller funktioner ur funktion när flygningen inleds.
  - ii) En sådan handling måste upprättas för varje enskilt luftfartyg, med hänsyn tagen till operatörens relevanta drifts- och underhållsförhållanden.
  - iii) Handlingen måste i förekommande fall baseras på standardförteckningen över minimikrav på utrustning (MMEL) och får inte vara mindre restriktiv än denna.



**▼B**

- 8.a.4 Operatören måste införa och upprätthålla ett ledningssystem som garanterar att dessa grundläggande driftkrav uppfylls samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av systemet.
- 8.a.5 Operatören måste införa och upprätthålla ett program för säkerhet och förebyggande av olyckor, inbegripet ett program för rapportering av händelser, som måste ingå i ledningssystemet och bidra till arbetet att kontinuerligt förbättra säkerheten.
- 8.b Kommersiell trafik och trafik med komplexa motordrivna luftfartyg får utföras endast i enlighet med operatörens drifhandbok. Denna handbok måste innehålla alla instruktioner, uppgifter och förfaranden avseende samtliga operativa luftfartyg som är nödvändiga för att den operativa personalen ska kunna utföra sina uppgifter. Begränsningar som avser flygtid, flygtjänstgöringsperioder och viloperioder för besättningsmedlemmarna måste anges. Drifhandboken och de revideringar som görs av denna måste stå i överensstämmelse med den godkända flyghandboken och vid behov ändras.
- 8.c Operatören måste i lämplig omfattning fastställa förfaranden som minimerar konsekvenserna för flygtrafikens säkerhet av att passagerare uppträder störande.
- 8.d Operatören måste utarbeta och upprätthålla program för luftfartsskydd som är anpassade till luftfartyget och typen av flygning och som särskilt omfattar följande:
- i) Säkerheten i cockpit.
  - ii) Checklista för genomsökning av luftfartyget.
  - iii) Utbildningsprogram.
  - iv) Skydd av elektroniska system och datorsystem i syfte att förhindra avsiktliga ingrepp i och avsiktlig skadegörelse på systemen.
  - v) Rapportering av olagliga ingrepp.
- Om sådana åtgärder för luftfartsskydd kan ha en negativ inverkan på driftsäkerheten, måste riskerna bedömas och lämpliga förfaranden utarbetas med syftet att minska säkerhetsriskerna; för detta ändamål kan specialutrustning behöva användas.
- 8.e Operatören måste utse en av piloterna i flygbesättningen till befälhavare.
- 8.f Förebyggande av trötthet måste ske genom begränsningar i ett tjänstgöringsschema. För en flygning eller en serie av flygningar måste sådana begränsningar omfatta flygtid, flygtjänstgöringsperioder, tjänstgöringsperioder och anpassade viloperioder. Begränsningarna i tjänstgöringsschemat måste fastställas med hänsyn tagen till alla relevanta faktorer som bidrar till trötthet, i synnerhet antalet genomförda flygningar, passering av tidszoner, sömnbrist, störd dygnsrytm, natttjänstgöring, positionering, sammanlagd tjänstgöringstid för vissa tidsperioder, fördelningen av tilldelade uppgifter mellan besättningsmedlemmarna och tillgången till utökade besättningar.

**▼B**

- 8.g De uppgifter som anges i punkt 6.a och de uppgifter som beskrivs i punkterna 6.d och 6.e måste ombesörjas av en organisation med ansvar för fortsatt luftvärdighet som, utöver att den måste uppfylla kraven enligt punkt 3.a i bilaga I, också måste uppfylla följande villkor:
- i) Organisationen måste ha behörighet att utföra underhåll av produkter, delar och anordningar på eget ansvar eller ha ingått ett avtal med en organisation som är behörig att utföra underhåll av sådana produkter, delar och anordningar.
  - ii) Organisationen måste upprätta en organisationshandbok, som berörd personal kan använda och få vägledning av, och som ska innehålla en beskrivning av organisationens samtliga förfaranden för fortsatt luftvärdighet, inbegripet i förekommande fall en beskrivning av administrativa överenskommelser mellan organisationen och den godkända underhållsorganisationen.

**▼ B***BILAGA V***▼ M2****Kriterier för behöriga organ enligt artikel 13 (behörigt organ eller organ)****▼ B**

1. Organet, dess chef och den personal som ska utföra kontrollarbetet får varken direkt eller som ombud medverka i utformning, tillverkning, marknadsföring eller underhåll av produkter, delar, anordningar eller system och inte heller i driften, underhållet eller användningen av dem. Detta utesluter inte möjligheten till utbyte av teknisk information mellan de berörda organisationerna och det behöriga organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för certifieringen ska utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och ska stå fria från alla påtryckningar och incitament, särskilt av ekonomisk art, som skulle kunna påverka bedömningen eller undersökningsresultaten, särskilt från personer eller grupper av personer som har intresse av resultaten.
3. Organet ska förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt ska kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med certifieringen; det ska också ha tillgång till nödvändig materiel för extraordinära kontroller.
4. Den personal som är ansvarig för undersökningar ska ha
  - god teknisk yrkesutbildning,
  - tillfredsställande kännedom om kraven för det certifieringsarbete de utför och tillräcklig erfarenhet av sådant arbete,
  - nödvändig skicklighet för att kunna upprätta intyg, protokoll och rapporter som visar att undersökningarna utförts.
5. Opartiskheten hos den personal som ansvarar för undersökningen ska garanteras. Deras ersättning ska inte vara beroende av antalet undersökningar som utförs eller av resultaten av dessa.
6. Organet måste teckna en ansvarsförsäkring såvida inte medlemsstaten övertar ansvaret i enlighet med sin nationella lagstiftning.
7. Organets personal måste iaktta sekretess i fråga om all information den förvärvar vid utövandet av sina uppgifter inom ramen för den här förordningen.

▼ **M2***BILAGA Va***GRUNDLÄGGANDE KRAV FÖR FLYGPLATSER****A. Fysiska egenskaper, infrastruktur och utrustning**1. *Färdområde*

- a) En flygplats ska ha ett avsett område för start och landning av luftfartyg, som uppfyller följande villkor:
  - i) Start- och landningsområdet ska ha lämpliga dimensioner och egenskaper för de luftfartyg som är tänkta att utnyttja anläggningen.
  - ii) Start och landningsområdet ska i förekommande fall ha en bärlighet som är tillräcklig för att klara upprepad användning av de luftfartyg det är avsett för. De områden som inte är avsedda för upprepade rörelser måste bara ha bärlighet för luftfartygen.
  - iii) Start- och landningsområdet ska ha konstruerats så att vatten rinner av och så att man förhindrar att kvarstående vatten utgör en oacceptabel risk för luftfartygsoperationer.
  - iv) Lutning och variationer i lutningen på start- och landningsområdet ska inte skapa en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.
  - v) Områdets ytegenskaper ska vara lämpliga för de luftfartyg det är avsett för.
  - vi) Start- och landningsområdet ska vara fritt från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.
- b) Om det finns flera olika avsedda start- och landningsområden ska de vara utformade så att de inte skapar en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.
- c) Det avsedda start- och landningsområdet ska omges av definierade områden. Dessa områden är avsedda att skydda luftfartyg som flyger över dem under start- och landningsoperationer eller minska konsekvenserna av att luftfartyg minuslandar, kör av banan eller överrullar och de ska uppfylla följande villkor:
  - i) Dessa områden ska ha dimensioner som är lämpliga för de luftfartygsoperationer som är förväntade.
  - ii) Lutning och variationer i lutningen på dessa områden ska inte skapa en oacceptabel risk för luftfartygens operationer.
  - iii) Områdena ska vara fria från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartygsoperationer. Detta bör inte utesluta att bräcklig utrustning placeras inom dessa områden om det krävs för luftfartygens operationer.
  - iv) Vart och ett av dessa områden ska ha en bärlighet som är tillräcklig för dess syfte.
- d) De områden på flygplatsen, med tillhörande omedelbara omgivningar, som ska användas för taxning eller parkering av luftfartyg ska vara utformade så att de medger en säker användning av de luftfartyg som förväntas utnyttja den aktuella anläggningen under alla planerade förhållanden, och de ska uppfylla följande villkor:
  - i) Områdena ska ha en tillräcklig bärlighet för att klara upprepade operationer med de luftfartyg de är avsedda för, med undantag av de områden som är avsedda endast för tillfällig användning och som endast behöver ha bärlighet för luftfartyget.
  - ii) Områdena ska vara utformade så att vatten dräneras och så att man undviker att kvarstående vatten utgör en oacceptabel risk för luftfartygens operationer.

▼ M2

- iii) Lutning och variationer i lutningen på dessa områden ska inte skapa en oacceptabel risk för luftfartygens operationer.
- iv) Dessa områden ska ha sådana ytegenskaper att de är anpassade för de luftfartyg de är avsedda för.
- v) Områdena ska vara fria från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartygen. Detta bör inte utesluta parkeringsutrustning som krävs för området och som finns i särskilt angivna positioner eller zoner.
- e) Övrig infrastruktur som är avsedd att användas av luftfartyget ska vara utformad så att användning av den inte skapar en oacceptabel risk för luftfartyg som utnyttjar den.
- f) Konstruktioner, byggnader, utrustning eller upplag ska vara placerade och utformade så att de inte skapar en oacceptabel risk för luftfartygens operationer.
- g) Lämpliga åtgärder ska vidtas för att förhindra att obehöriga personer, fordon eller djur som är tillräckligt stora för att utgöra en oacceptabel risk för luftfartygen kommer in på färdområdet, utan att det påverkar tillämpliga nationella eller internationella djurskyddsbestämmelser.

2. *Hinderfrihet*

- a) För att skydda luftfartyg som närmar sig en flygplats för att landa, eller som ska starta från en flygplats, ska flygvägar eller områden för inflygning och utflygning inrättas. Sådana flygvägar eller områden ska ge luftfartygen tillräcklig hinderfrihet i området som omger flygplatsen varvid vederbörlig hänsyn ska tas till lokala fysiska förhållanden.
- b) Sådan hinderfrihet ska vara anpassad för flygningens fas och den typ av operation som utförs. De ska även ta hänsyn till den utrustning som används för att bestämma luftfartygets position.

3. *Visuella och icke-visuella hjälpmedel och flygplatsutrustning*

- a) Hjälpmedlen ska vara lämpliga för det avsedda syftet, lätta att känna igen och ge entydig information till användaren under alla planerade operativa förhållanden.
- b) Flygplatsens utrustning ska fungera på det vis som är avsett under förväntade operativa förhållanden. Under operativa förhållanden eller vid ett eventuellt fel ska flygplatsens utrustning inte orsaka några oacceptabla risker för flygsäkerheten.
- c) Hjälpmedlen och deras system för elförsörjning ska vara utformade så att eventuella fel inte resulterar i att brukaren får olämplig, vilseledande eller otillräcklig information, eller att en grundläggande tjänst avbryts.
- d) Lämpliga skyddsåtgärder ska vidtas för att undvika skador eller störningar på sådana hjälpmedel.
- e) Strålningskällor eller rörliga eller fasta föremål ska inte störa eller negativt påverka prestanda för systemen för aeronautisk kommunikation, navigering eller övervakning.
- f) Information om drift och användning av flygplatsens utrustning ska göras tillgänglig för berörd personal, inklusive tydliga indikationer om de förhållanden som kan orsaka oacceptabla risker för flygsäkerheten.

4. *Flygplatsdata*

- a) Uppgifter om flygplatsen och tillgängliga tjänster ska sammanställas och hela tiden uppdateras.
- b) Uppgifterna ska vara korrekta, läsbara, kompletta och otvetydiga. Lämpliga integritetsnivåer ska bibehållas.
- c) Uppgifterna ska i tid hållas tillgängliga för brukare och relevanta leverantörer av flygtrafiktjänster via en tillräckligt säker och snabb metod för kommunikation.

**▼ M2****B. Drift och ledning**

1. *Flygplatsoperatören har ansvaret för flygplatsens drift. Flygplatsens operatör har följande skyldigheter:*
  - a) Flygplatsens operatör ska, antingen direkt eller via entreprenadkontrakt, ha tillgång till alla de resurser som krävs för att luftfartyg ska kunna utnyttja flygplatsen på ett säkert sätt. Dessa resurser ska omfatta, men är inte begränsade till, anläggningar, personal, utrustning och materiel, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och förande av register.
  - b) Flygplatsens operatör ska bekräfta att kraven i avsnitt A alltid uppfylls eller vidta lämpliga åtgärder för att reducera risken förbunden med bristande överensstämmelse. Förfaranden ska utarbetas och tillämpas för att se till att alla brukare i tid blir medvetna om sådana åtgärder.
  - c) Flygplatsens operatör ska utarbeta och införa ett lämpligt program för att hantera riskerna i samband med vilda djur på flygplatsen.
  - d) Flygplatsens operatör ska säkerställa att förflyttningen av fordon och personer inom färdområdet och andra operativa områden samordnas med luftfartygens rörelser för att undvika kollisioner och skador på luftfartygen.
  - e) Flygplatsens operatör ska säkerställa att förfaranden för att minska riskerna i samband med flygplatsens verksamhet under vinterförhållanden, under svåra väderförhållanden, försämrad sikt eller på natten vid behov utarbetas och tillämpas.
  - f) Flygplatsens operatör ska vidta åtgärder tillsammans med andra relevanta organisationer för att säkerställa fortsatt överensstämmelse med dessa grundläggande krav för flygplatser. Dessa organisationer inkluderar, men är inte begränsade till, luftfartygsoperatörer, leverantörer av flygtrafik tjänster, leverantörer av marktjänster och andra organisationer vars aktiviteter eller produkter kan påverka luftfartygens säkerhet.
  - g) Flygplatsens operatör ska, antingen själv eller genom överenskommelse med tredje part, säkerställa att rutiner existerar för att förse luftfartygen med bränsle som är rent och av rätt sammansättning.
  - h) Manualer för underhåll av flygplatsutrustningen ska finnas tillgängliga, utnyttjas i praktiken och innehålla underhålls- och reparationsinstruktioner, serviceinformation, felsökning och inspektionsförfaranden.
  - i) Flygplatsens operatör ska utarbeta och införa en plan för flygplatsen som omfattar nödsituationer som kan uppkomma på flygplatsen eller i dess omedelbara närhet. Planen ska vid behov samordnas med lokalsamhällets plan för nödsituationer.
  - j) Flygplatsens operatör ska säkerställa att flygplatsen erbjuder ändamålsenliga räddnings- och brandbekämpningstjänster. Sådana tjänster ska reagera på ett tillbud eller ett haveri tillräckligt snabbt och ska minst omfatta utrustning, släckmedel och tillräcklig personal.
  - k) Flygplatsens operatör ska enbart utnyttja utbildad och kvalificerad personal för drift och underhåll av flygplatsen och ska införa och upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram för att bibehålla en hög kompetensnivå hos all relevant personal.
  - l) Flygplatsens operatör ska säkerställa att alla personer som beviljas tillträde till färdområdet eller andra operativa områden utan ledsagare är lämpligt utbildade och har behörighet för sådant tillträde.

▼ **M2**

- m) Brand- och räddningspersonalen ska ha rätt utbildning och vara behöriga att arbeta i flygplatsmiljön. Flygplatsens operatör ska införa och upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram som hela tiden garanterar denna personals kompetens.
- n) All brand- och räddningspersonal som kan få till uppgift att agera i händelse av en nödsituation i samband med luftfart ska med jämna mellanrum visa medicinsk lämplighet att på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina funktioner med hänsyn till typen av aktivitet. I detta sammanhang innebär medicinsk lämplighet, som omfattar såväl fysisk som psykisk hälsa, att vederbörande inte lider av någon sjukdom eller något funktionshinder som skulle kunna göra personen i fråga oförmögen att
  - i) utföra de uppgifter som krävs för att arbeta i nödsituationer i samband med luftfart,
  - ii) vid varje tidpunkt utföra tilldelade uppgifter, eller
  - iii) på ett korrekt sätt uppfatta sin omgivning.

2. *Ledningssystem*

- a) Flygplatsens operatör ska införa och bibehålla ett ledningssystem för att säkerställa överensstämmelsen med dessa grundläggande krav för flygplatser och sträva efter löpande och proaktiv förbättring av säkerhet. Ledningssystemet ska omfatta organisationsstrukturer, ansvarighet, behörigheter, policy och förfaranden.
- b) Ledningssystemet ska omfatta ett program för förebyggande av haverier och tillbud med en plan för händelserapportering och analys. Analysen ska omfatta de berörda parter som anges i punkt 1 f ovan, såsom lämpligt.
- c) Flygplatsens operatör ska utarbeta en manual för flygplatsen och driva flygplatsen i enlighet med den manualen. En sådan manual ska innehålla alla nödvändiga instruktioner, upplysningar och förfaranden för flygplatsen, ledningssystemet och för hur den operativa personalen ska fullgöra sina skyldigheter.

C. **Flygplatsernas omgivning**

- 1. Lufttrummet kring flygplatsens färdområden ska skyddas från hinder så att luftfartygens avsedda operationer på flygplatsen kan utföras utan att olika hinder kring flygplatsen skapar oacceptabla risker. Hinderövervakningsytor ska därför utvecklas, införas och hela tiden övervakas för att identifiera intrång.
  - a) Alla intrång på dessa ytor kommer att kräva en undersökning om huruvida föremålet i fråga utgör en oacceptabel risk eller inte. Varje föremål som innebär en oacceptabel risk ska avlägsnas eller lämpliga mildrande åtgärder vidtas för att skydda luftfartyg som använder flygplatsen.
  - b) Alla kvarstående hinder ska offentliggöras och vid behov märkas ut och, om nödvändigt, synliggöras med ljus.
- 2. Faror som avser mänskliga aktiviteter och markanvändning, till exempel sådant som anges i följande förteckning, ska övervakas. Riskerna som de orsakar ska värderas och mildras på lämpligt sätt. Detta gäller
  - a) all exploatering eller förändring av markanvändningen inom flygplatsens lokalområde,
  - b) risken för turbulens orsakad av hinder,
  - c) användning av farliga, förvirrande och missledande ljus,
  - d) risken för bländning från stora och kraftigt reflekterande ytor,

**▼M2**

- e) tillkomsten av områden som kan uppmuntra aktiviteter från vilda djur i närheten av flygplatsens färdområde,
  - f) källor till osynlig strålning eller förekomsten av rörliga eller fasta föremål som kan störa eller negativt påverka prestanda hos systemen för aeronautisk kommunikation, navigering eller övervakning.
3. En plan för nödsituationer för lokalsamhället ska upprättas för nödsituationer i samband med luftfart som inträffar i flygplatsens närhet.

**D. Övriga**

Med undantag av nödsituationer som innebär att luftfartyg omdirigeras till en annan flygplats, eller under andra förhållanden som ska anges i varje enskilt fall, ska en flygplats eller delar av flygplatsen inte användas av luftfartyg för vilka flygplatsens konstruktion och driftsrutiner inte normalt är avsedda.



▼ **M2***BILAGA Vb***GRUNDLÄGGANDE KRAV FÖR FLYGLEDNINGSTJÄNST/FLY-  
GTRAFIKTJÄNSTER SAMT FLYGLEDARE****1. Luftrumsanvändning**

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

**2. Tjänster**

- a) Information och uppgifter till luftrumsanvändare för flygtrafik.
  - i) De uppgifter som används som källa för information för luftfart ska vara av tillfredsställande kvalitet, fullständiga, aktuella och tillhandahållas vid rätt tidpunkt.
  - ii) Informationen för luftfart ska vara korrekt, fullständig, aktuell och otvetydig, uppvisa tillfredsställande integritet och presenteras i ett ändamålsenligt format för användarna.
  - iii) Spridningen av sådan information för luftfart till luftrumsanvändarna ska ske vid rätt tidpunkt, med tillräckligt tillförlitliga och snabba kommunikationsmetoder som är skyddade mot störningar och förvanskningar.
- b) Flygväderinformation
  - i) De uppgifter som används som källa för flygväderinformation för luftfart ska vara av tillfredsställande kvalitet, fullständiga och aktuella.
  - ii) Flygväderinformationen för luftfart ska så långt som möjligt vara exakt, fullständig, aktuell och otvetydig och uppvisa tillfredsställande integritet för att uppfylla luftrumsanvändarnas behov.
  - iii) Spridningen av sådan flygväderinformation för luftfart till luftrumsanvändarna ska ske vid rätt tidpunkt, med tillräckligt tillförlitliga och snabba kommunikationsmetoder som är skyddade mot störningar och förvanskningar.
- c) Flygtrafikledningstjänster
  - i) Uppgifter som används som källa för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster ska vara korrekta, fullständiga och aktuella.
  - ii) Flygtrafikledningstjänster ska vara tillräckligt exakta, fullständiga, aktuella och otvetydiga för att uppfylla luftrumsanvändarnas säkerhetsbehov.
  - iii) Automatiserade verktyg som tillhandahåller information eller rådgivning till användarna ska vara ändamålsenligt utformade, tillverkade och underhållna för att garantera att de kan uppfylla sitt avsedda syfte.
  - iv) Flygkontrolltjänster och därmed sammanhängande processer ska garantera ändamålsenlig separation mellan luftfartyg, och vid behov, bistå i att skydda för hinder och andra luftburna faror och ska garantera en omedelbar samordning med alla berörda användare och intilliggande luftrumsvolymmer.
  - v) Kommunikationen mellan flygtrafikledning och luftfartyg och mellan berörda flygtrafikledningsenheter ska ske vid rätt tidpunkt, vara tydlig, korrekt och otvetydig, skyddad mot interferens och vara allmänt förstådd och, i tillämpliga fall, erkänd bland alla berörda aktörer.

▼ **M2**

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

d) **Kommunikationstjänster**

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

e) **Navigeringstjänster**

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

f) **Övervakningstjänster**

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

g) **Flödesplanering**

Den taktiska planeringen av luftfartsflöden på gemenskapsnivå ska använda och tillhandahålla tillräckligt exakt och aktuell information om volymen på och egenskaperna för den planerade luftfart som påverkar tillhandahållandet av tjänster och ska samordna och förhandla omdirigeringar och senareläggningar av flöden för att minska risken för att det uppstår situationer med överbelastning i luften eller på flygplatserna.

h) **Luftrumspanering**

Avsättningen av särskilda luftrumsvolymerna för ett visst ändamål ska övervakas, samordnas och offentliggöras vid rätt tidpunkt för att minska risken för separationsunderskridande mellan luftfartyg under alla omständigheter.

i) **Utformning av luftrummet**

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

**3. System och komponenter**a) **Allmänt**

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

b) **Integritet, prestanda och tillförlitlighet i system och komponenter**

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

c) **Utformning av system och komponenter**

i) System och komponenter ska utformas så att de uppfyller tillämpliga säkerhetskrav.

▼ **M2**

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

## d) Kontinuerlig servicenivå

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

**4. Kvalifikationer för flygledare**

## a) Allmänt

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

## b) Teoretiska kunskaper

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

## c) Praktiska färdigheter

- i) En flygledare ska förvärva och bibehålla de praktiska färdigheter som är lämpliga för de funktioner som han eller hon ska utöva. Dessa färdigheter ska stå i proportion till de risker som är knutna till typen av tjänster och ska, i den mån detta är relevant för de funktioner som han eller hon ska utöva, minst omfatta följande:

- i) Operativa förfaranden.
- ii) Uppgiftsspecifika aspekter.
- iii) Förfaranden vid onormala förhållanden och i nödsituationer.
- iv) Mänskliga faktorer.

- ii) En flygledare ska visa sin förmåga att utföra de aktuella förfarandena och uppgifterna med en kompetensnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva.
- iii) En tillfredsställande kompetensnivå i fråga om praktiska färdigheter ska bibehållas. Att flygledaren uppfyller detta krav ska bevisas genom återkommande bedömningar. Frekvensen för dessa bedömningar ska stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till typen av tjänst och de uppgifter som utförs.

**▼ M2**

- d) Språkkunskaper
- i) En flygledare ska uppvisa en förmåga att tala och förstå engelska i en sådan utsträckning att han eller hon kan kommunicera effektivt med enbart röst (telefon/radiotelefon) och i situationer ansikte mot ansikte om konkreta och arbetsrelaterade ämnen, även i nödsituationer.
  - ii) När det är nödvändigt för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster inom en viss luftromsvolym, ska flygledaren också kunna tala och förstå ett eller flera nationella språk i den omfattning som beskrivs ovan.
- e) Utbildningshjälpmedel för simulering (STD)
- När utbildningshjälpmedel för simulering används för praktisk utbildning i situationsmedvetenhet och mänskliga faktorer, eller för att visa att en praktisk färdighet har förvärvats eller bibehållits, ska detta hjälpmedel ha en kapacitetsnivå som gör det möjligt att på ett tillfredsställande sätt simulera arbetsmiljöer och operativa situationer som är ändamålsenliga för den aktuella utbildningen.
- f) Utbildningskurs
- i) Utbildningen ska ske genom en kurs som kan omfatta teoretisk och praktisk undervisning, i tillämpliga fall inklusive träning i ett utbildningshjälpmedel för simulering.
  - ii) En utbildningsplan ska fastställas och godkännas för varje typ av kurs.
- g) Instruktörer
- i) Den teoretiska utbildningen ska ges av instruktörer med lämpliga kvalifikationer. Dessa instruktörer ska
    - i) ha lämpliga kunskaper på det område som utbildningen avser, och
    - ii) ha visat sin förmåga att använda lämpliga undervisningsmetoder.
  - ii) Den praktiska utbildningen ska ges av instruktörer med lämpliga kvalifikationer. Dessa instruktörer ska
    - i) uppfylla krav på teoretiska kunskaper och erfarenhet som är lämpliga med tanke på den undervisning som ges,
    - ii) ha visat sin förmåga att undervisa och använda lämpliga undervisningsmetoder,
    - iii) ha erfarenhet av att använda metoder för undervisning i de procedurer som utbildningen är tänkt att avse, och
    - iv) regelbundet genomgå fortbildning som garanterar att undervisningskompetensen bibehålls.
  - iii) Instruktörer i praktiska färdigheter ska dessutom ha eller ha haft behörighet att tjänstgöra som flygledare.
- h) Examinatorer
- i) Personal som ansvarar för att bedöma flygledarnas färdigheter ska
    - i) ha visat förmåga att bedöma flygledares prestationer samt utföra prov och kontroller av flygledare, och
    - ii) regelbundet genomgå fortbildning som garanterar att bedömningsnormerna är aktuella.
  - ii) Examinatorer av praktiska färdigheter ska dessutom ha eller ha haft behörighet att tjänstgöra som flygledare på de områden där examinationen ska göras.

▼ **M2**

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

**5. Tjänsteleverantörer och utbildningsorganisationer**

- a) Tjänster ska endast tillhandahållas om följande villkor uppfylls:
  - i) Tjänsteleverantören ska direkt eller indirekt via avtal ha de resurser som krävs för tjänstens storlek och omfattning. Dessa resurser ska bestå av, men inte begränsas till, följande: system, lokaler inklusive kraftförsörjning, ledningsstruktur, personal, utrustning och underhåll av utrustning, dokumentation av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
  - ii) Tjänsteleverantören ska utarbeta och upprätthålla lednings- och driftsmanualer förknippade med de tjänster som ska levereras och bedriva verksamheten i enlighet med de handböckerna. Dessa manualer ska innehålla alla instruktioner, all information och alla förfaranden som krävs för verksamheten, ledningssystemet och för att den operativa personalen ska kunna utföra sina uppgifter.
  - iii) Tjänsteleverantören ska tillämpa och upprätthålla ett riskbaserat ledningssystem för att se till att de grundläggande kraven i denna bilaga uppfylls och arbeta för att ständigt och aktivt förbättra detta system.
  - iv) Tjänsteleverantören ska endast använda personal med lämplig kompetens och utbildning och ska upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram för personalen.
  - v) Tjänsteleverantören ska upprätta formella gränssnitt med alla andra som bidrar till att tillhandahålla tjänsten för att se till att dessa grundläggande krav uppfylls.
  - vi) Tjänsteleverantören ska upprätta och genomföra en beredskapsplan som omfattar nödsituationer och onormala förhållanden som kan uppstå i samband med leverantörens tjänster.
  - vii) Tjänsteleverantören ska införa och upprätthålla ett program för säkerhet och förebyggande av olyckor och tillbud, inbegripet ett program för rapportering och analys av händelser, som ska ingå i ledningssystemet och bidra till arbetet med att kontinuerligt förbättra säkerheten.

**▼ M2**

- viii) Tjänsteleverantören ska vidta åtgärder för att kontrollera att de säkerhetsrelaterade prestandakraven för alla system och komponenter som leverantören använder alltid uppfylls.
- b) Flygkontrolltjänster ska endast utföras om följande villkor uppfylls:
- i) Förebyggande av trötthet hos personal som utför flygkontrolltjänster ska ske genom begränsningar i ett tjänstgöringsschema. Detta tjänstgöringsschema ska omfatta tjänstgöringsperioder, tjänstgöringstider och ändamålsenliga viloperioder. Begränsningarna i tjänstgöringsschemat ska ta hänsyn till alla relevanta faktorer som bidrar till trötthet, bl.a. sömnbrist, störd dygnsrytm, nattjänstgöring, sammanlagd tjänstgöringstid för vissa tidsperioder samt fördelningen av tilldelade uppgifter bland personalen.
  - ii) Förebyggande av stress hos personal som utför flygkontrolltjänster ska ske genom utbildning och förebyggande program.
  - iii) Leverantören av flygkontrolltjänster ska ha förfaranden för att kontrollera att den kognitiva förmågan hos den personal som utför flygkontrolltjänster inte är nedsatt eller att deras medicinska lämplighet inte är otillräcklig.
  - iv) Leverantören av flygkontrolltjänster ska ta hänsyn till operativa och tekniska begränsningar och även till mänskliga faktorer i planeringen och verksamheten.
- c) Kommunikations-, navigerings- och/eller övervakningstjänster ska endast utföras om följande villkor uppfylls:
- Tjänsteleverantören ska i god tid informera berörda lufttrumsanvändare och flygtrafikledningensenheter om den operativa statusen (och förändringar i den) i de tjänster som tillhandahålls för flygtrafikledningsändamål.
- d) Utbildningsorganisationer
- En utbildningsorganisation som tillhandahåller utbildning för personal som utför en flygkontrolltjänst ska uppfylla följande villkor:
- i) Utbildningsorganisationen ska förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess verksamhet. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, följande: lokaler, personal, utrustning, metodologi, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.
  - ii) Utbildningsorganisationen ska införa och upprätthålla ett ledningssystem med avseende på säkerhet och utbildningsstandard samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.
  - iii) Utbildningsorganisationen ska träffa överenskommelser med andra berörda organisationer, om så behövs, så att dessa grundläggande krav stadigvarande uppfylls.



## BILAGA VI

## JÄMFÖRELSETABELL

Förordning (EG) nr 1592/2002	Denna förordning
Artikel 1	Artikel 1
Artikel 2.1	Artikel 2.1
Artikel 2.2 a–e	Artikel 2.2 a–e
—	Artikel 2.2 f
Artikel 2.3	Artikel 2.3
Artikel 3 a–3 g	Artikel 3 a–3 g
—	Artikel 3 h–l
Artikel 4.1 a–c	Artikel 4.1 a–c
—	Artikel 4.1 d
—	Artikel 4.2 och 4.3
Artikel 4.2	Artikel 4.4
—	Artikel 4.5
Artikel 4.3	Artikel 4.6
Artikel 5.1	Artikel 5.1
Artikel 5.2 första stycket, inledning	Artikel 5.2 första stycket, inledning
Artikel 5.2 första stycket a–c	Artikel 5.2 första stycket a–c
Artikel 5.2 första stycket d	Artikel 5.2 första stycket d och e
Artikel 5.2 första stycket e och f	Artikel 5.2 första stycket f och g
—	Artikel 5.3
Artikel 5.3	Artikel 5.4
Artikel 5.4 första stycket, inledning	Artikel 5.5 första stycket, inledning
Artikel 5.4 första stycket a–d	Artikel 5.5 första stycket a–d
Artikel 5.4 första stycket e i–iii	Artikel 5.5 första stycket e i–iii
—	Artikel 5.5 första stycket e iv–vi
Artikel 5.4 första stycket f–i	Artikel 5.5 första stycket f–i
—	Artikel 5.5 första stycket j
Artikel 5.5 första stycket, inledning	Artikel 5.6 första stycket, inledning
Artikel 5.5 första stycket a–c	Artikel 5.6 första stycket a–c

## ▼B

Förordning (EG) nr 1592/2002	Denna förordning
—	Artikel 5.5 första stycket d
Artikel 6	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8
—	Artikel 9
—	Artikel 10
Artikel 8.1	Artikel 11.1
—	Artikel 11.2–11.4
Artikel 8.2	Artikel 11.5
—	Artikel 11.6
Artikel 9	Artikel 12
—	Artikel 13
Artikel 10.1	Artikel 14.1
—	Artikel 14.2
Artikel 10.2	Artikel 14.3
Artikel 10.3	Artikel 14.4
Artikel 10.4	Artikel 14.5
Artikel 10.5	Artikel 14.6
Artikel 10.6	Artikel 14.7
Artikel 11	Artikel 15
—	Artikel 16
Artikel 12	Artikel 17
Artikel 13, inledning	Artikel 18, inledning
Artikel 13 a	Artikel 18 a
—	Artikel 18 b
Artikel 13 b	Artikel 18 c
Artikel 13 c	Artikel 18 d
—	Artikel 18 e
Artikel 14	Artikel 19
Artikel 15.1, inledning	Artikel 20.1, inledning
Artikel 15.1 a–j	Artikel 20.1 a–j
—	Artikel 20.1 k och l
Artikel 15.2	Artikel 20.2
—	Artikel 21
—	Artikel 22
—	Artikel 23



▼B

Förordning (EG) nr 1592/2002	Denna förordning
Artikel 16.1 och 16.2	Artikel 24.1 och 24.2
—	Artikel 24.3
Artikel 16.3	Artikel 24.4
Artikel 16.4	Artikel 24.5
	Artikel 25
Artikel 17	Artikel 26
Artikel 18	Artikel 27
Artikel 19	Artikel 28
Artikel 20	Artikel 29
Artikel 21	Artikel 30
Artikel 22	Artikel 31
Artikel 23	Artikel 32
Artikel 24.1–24.4	Artikel 33.1–33.4
—	Artikel 33.5
Artikel 25.1 och 25.2	Artikel 34.1 och 34.2
—	Artikel 34.3
Artikel 26	Artikel 35
Artikel 27	Artikel 36
Artikel 28	Artikel 37
Artikel 29.1 och 29.2	Artikel 38.1 och 38.2
Artikel 29.3 a–j	Artikel 38.3 a–j
—	Artikel 38.3 k och l
Artikel 30	Artikel 39
Artikel 31	Artikel 40
Artikel 32	Artikel 41
Artikel 33	Artikel 42
Artikel 34	Artikel 43
Artikel 35	Artikel 44
Artikel 36	Artikel 45
Artikel 37	Artikel 46
Artikel 38	Artikel 47
Artikel 39	Artikel 48
Artikel 40	Artikel 49
Artikel 41	Artikel 50
Artikel 42	Artikel 51
Artikel 43	Artikel 52
Artikel 44	Artikel 53

▼B

Förordning (EG) nr 1592/2002	Denna förordning
Artikel 45	Artikel 54
Artikel 46.1, inledning	Artikel 55.1, inledning
Artikel 46.1 a–d	Artikel 55.1 a–d
—	Artikel 55.1 e
Artikel 46.2 och 46.3	Artikel 55.2 och 55.3
—	Artikel 56
—	Artikel 57
Artikel 47.1 och 47.2	Artikel 58.1 och 58.2
Artikel 47.3	—
Artikel 47.4	Artikel 58.3
Artikel 47.5	—
—	Artikel 58.4
Artikel 48.1, inledning	Artikel 59.1, inledning
Artikel 48.1 a	Artikel 59.1 a och b
Artikel 48.1 b och c	Artikel 59.1 c och d
—	Artikel 59.1 e
Artikel 48.2–48.3	Artikel 59.2 och 59.3
	Artikel 59.4
Artikel 48.4–48.10	Artikel 59.5–59.11
Artikel 49	Artikel 60
Artikel 50	Artikel 61
Artikel 51	Artikel 62
Artikel 52	Artikel 63
Artikel 53	Artikel 64
Artikel 54	Artikel 65
Artikel 55	Artikel 66
Artikel 56	Artikel 67
—	Artikel 68
Artikel 57	Artikel 69
Artikel 59	Artikel 70