



EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION

Bryssel den 15.11.2005
KOM(2005) 579 slutlig

2005/0228 (COD)

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av 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

(framlagt av kommissionen)

MOTIVERING

1. RÄTTLIG BAKGRUND

Sedan förordning (EG) nr 1592/2002¹ trädde i kraft i september 2002, har gemenskapen ensam behörighet i fråga om luftvärdighet och miljökompatibilitet för luftfartsprodukter, delar och anordningar. Dessa produkter och de organisationer som är ansvariga för deras konstruktion, tillverkning och underhåll, måste uppfylla de enhetliga bindande regler som kommissionen antagit².

Genom förordningen inrättades Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (EASA) som bistår kommissionen med nödvändig teknisk expertis och bidrar till kommissionens uppgifter i fråga om lagstiftnings- och regleringsarbete. EASA håller också på att inrätta ett system för att övervaka tillämpningen av gemenskapslagstiftningen, utvärdera dess påverkan och lägga fram förslag på förbättringar. Certifikat och godkännanden som innebär en bekräftelse av att produkter och organisationer överensstämmer med de gemensamma reglerna utfärdas av antingen EASA eller nationella behöriga myndigheter. EASA utför typcertifiering av produkter och utfärdar certifikat för organisationer i tredjeland, medan de nationella myndigheterna utfärdar enskilda certifikat och godkännanden för de flesta organisationer som har säte på deras territorier, med gemenskapsregler som underlag och under EASA:s kontroll.

EASA:s behörighetsområden definieras genom räckvidden för förordning (EG) nr 1592/2002. När förordningen antogs stod det klart att målen i artikel 2, som främst handlar om att skapa en hög och enhetlig säkerhetsnivå samt rättvisa konkurrensvillkor för gemenskapens luftfartsföretag, inte skulle kunna uppnås om inte förordningens räckvidd utökades till att även omfatta drift av luftfartyg och certifiering av flygbesättningar. I förordningen gavs kommissionen ett klart mandat att lämna in förslag i detta syfte och att åter beakta frågan om regelverket för luftfartyg från tredjeland³.

2. AKTUELLA PROBLEM

Under en längre tid har de gemensamma luftfartsmyndigheterna⁴ utvecklat regler för drift av luftfartyg för kommersiella lufttransporter⁵, certifiering och utbildning av flygbesättningar⁶, men tillämpningen av reglerna har de medlemsstater som skrivit under reglerna bestämt över, vilket lett till att reglerna tillämpas på olika sätt, eller inte alls. Följaktligen saknas det en enhetlig säkerhetsnivå och dessutom påverkar skillnaderna mellan medlemsstaterna den inre marknaden på ett negativt sätt.

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

² Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 (EUT L 243, 27.9.2003, s. 6) och (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 (EUT L 315, 28.11.2003, s. 1), om certifiering respektive underhåll av luftfartygsprodukter, delar och utrustning.

³ Artikel 7 och skäl 2 i förordning (EG) nr 1592/2002.

⁴ JAA är en sammanslutning av 37 europeiska länder som utvecklar gemensamma säkerhetsregler för luftfarten, de gemensamma luftfartsbestämmelserna (JAR).

⁵ JAR-OPS 1 och 3.

⁶ JAR-FCL och JAR-STD.

Att JAR-OPS-reglerna infogas i gemenskapslagstiftningen, genom den ännu inte fattade ändringen av förordning (EEG) nr 3922/91⁷, är utan tvivel ett steg framåt, men det innebär inte en tillräcklig harmoniseringsnivå eftersom den endast kommer att omfatta kommersiella lufttransporter. Andra typer av luftfartyg, annan kommersiell drift, icke-kommersiell drift, certifiering av flygbesättning eller luftfartyg från tredjeland kommer inte att omfattas av dessa gemensamma regler.

Säkerheten hos de luftfartyg från tredjeland som bedriver verksamhet i gemenskapen måste dock garanteras. Bilagorna till Chicagokonventionen innehåller minimistandarder som luftfartyg, lufttrafikföretag och flygbesättning inblandade i internationella flygningar måste uppfylla. Den stat där ett luftfartyg är registrerat har huvudansvaret för att kontrollera att dessa förpliktelser är uppfyllda, men andra kontraktsslutande parter kan kontrollera luftfartyg som flyger över deras territorium för att förvissa sig om att de uppfyller säkerhetskraven. I gemenskapen ges den möjligheten genom SAFA-direktivet⁸ som innehåller hänvisningar till bilagorna 1, 6 och 8 till Chicagokonventionen. De SAFA-inspektioner medlemsstaterna utför kommer bara att omfatta dessa miniminormer, som inte täcker alla aspekter av flygsäkerhet.

3. YTTRANDE FRÅN EASA OCH SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER

Det är mot ovanstående bakgrund kommissionen har beslutat att uppfylla önskemålen i förordningen och föreslå att de gemensamma säkerhetsreglerna utvidgas till att även omfatta luftfart, certifiering av piloter och luftfartyg från tredjeland.

Av den anledningen var kommissionen först tvungen, i enlighet med artikel 14 i förordning (EG) nr 1592/2002, att inhämta yttrande från EASA. Å sin sida skall EASA, i enlighet med sina interna regler⁹ och internationell praxis på området, samråda med samtliga berörda parter och beakta deras synpunkter innan den avger sitt yttrande. Den 27 april 2004 lade EASA på sin hemsida¹⁰ ut ett samrådsdokument om ”tillämpning av, grundprinciperna och grundläggande krav för piloters kompetens och luftfart samt för reglering av luftfartyg från tredjeland som drivs av operatörer från tredjeland”¹¹. Mellan den 30 april och 31 juli 2004 lämnades 1 695 kommentarer till dokumentet från 93 enskilda personer, nationella myndigheter, företag och organisationer. EASA svarade skriftligt på kommentarerna och det gavs tillfälle att kommentera dessa svar¹².

Med kommentarerna som underlag sammanställde EASA en analys och skickade den 15 december 2004 till kommissionen ett yttrande där man rekommenderade att de gemensamma reglerna skulle utökas till att även omfatta luftfart, certifiering av piloter och luftfartyg från tredjeland¹³. Yttrandet, som finns på EASA:s hemsida, ”återspeglar

⁷ Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart (EGT L 373, 31.12.1991, s. 4) och dokument KOM(2004) 73, 10.2.2004.

⁸ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/36/EG av den 21 april 2004 om säkerheten i fråga om luftfartyg från tredjeland som använder flygplatser i gemenskapen (EUT L 143, 30.4.2004, s. 76).

⁹ Beslut MB/7/03 av den 27 juli 2003 om EASA:s förfarande för att utfärda yttranden, certifieringsspecifikationer och vägledande materiel, antaget i enlighet med artikel 43 i förordning (EG) nr 1592/2002.

¹⁰ www.easa.eu.int.

¹¹ NPA nr 2/2004.

¹² En uppställning över kommentarer och vilka som skickat in dem finns på EASA:s hemsida.

¹³ Yttrande nr 3/2004.

majoriteten av de åsikter som kom till uttryck under samrådet och innehåller en kompromiss som kan tänkas få ett brett stöd.”

4. KONSEKVENSBEDÖMNING

Det här förslaget till förordning föregicks av en konsekvensbedömning från kommissionens sida. Man analyserade framförallt följande två alternativ:

- Att utvidga räckvidden för förordning (EG) nr 1592/2002 och följaktligen EASA:s behörighet, vilket var det förslag som förordningen stödde.
- Att i gemenskapslagstiftningen, via förordning (EEG) nr 3922/91, införliva de regler som definierats genom mellanstatligt samarbete inom JAA.

Av konsekvensbedömningen framgick tydligt att en gemenskapslösning skulle vara bättre för luftfartssäkerheten och den inre marknadens funktion. Kommissionen beslutade därför att förordning (EG) nr 1592/2002 skulle utvidgas.

5. FÖRSLAG TILL FÖRORDNING

5.1. Instrument och metod

Att utvidga räckvidden för förordning (EG) nr 1592/2002 är det lämpligaste rättsliga instrumentet för att utvidga de gemensamma reglerna till att omfatta luftfart, certifiering av piloter och luftfartyg från tredjeland eftersom EASA, som inrättades genom den förordningen, kommer att få nya uppgifter inom dessa områden, främst i fråga om regelverk och certifiering.

För att undvika att parterna belastas med extraarbete eller onödiga kostnader, kommer de gemensamma reglerna att baseras på dem som hittills utvecklats av JAA, dvs. JAR-OPS, JAR-FCL och JAR-STD. De kommer att bli obligatoriska och tillämpas enhetligt inom gemenskapen. När förordning (EG) nr 1592/2002 antogs valdes samma metod för reglerna om luftvärdighet.

5.2. Innehåll

5.2.1. Ändringar av EASA:s yttrande

1. Kommissionens förslag baseras på EASA:s yttrande, men på vissa punkter införde kommissionen ändringar för att uppnå ännu högre säkerhet för den civila luftfarten i Europa. I enlighet med artikel 12.2 b i förordning (EG) nr 1592/2002 infördes ändringarna i samråd med EASA:
 - Kommissionen hade som huvudmål att utvidga förordningens räckvidd till att omfatta alla luftfartyg som, oavsett användningsområde, används i gemenskapen, inom de gränser som anges i Chicagokonventionen. Punkterna 1 b-c i artikel 4 har därför bredare räckvidd än vad EASA föreslog.
 - I fråga om flygbesättning föreslog EASA att de skulle omfattas av gemensamma säkerhetskrav men, mot bakgrund av majoritetens önskemål under samrådet, inte av certifiering. EASA uppmärksammade dock kommissionen på den orimliga situationen för

den här tjänstekategorin, som i de flesta medlemsstater är den enda grupp som utför flygsäkerhetsuppgifter som inte är certifierad, trots att den spelar en viktig roll för att garantera passagerarnas säkerhet, vilket den lyckosamma utgången av olyckan i Toronto den 2 augusti 2005 visat. Kommissionen anser att om ingen ändring sker, kommer det att motverka de mål som anges i artikel 2 i förordning (EG) nr 1592/2002. Kommissionen föreslår därför, i avvaktan på att ändringen av förordning (EEG) nr 3922/91 träder i kraft, att flygbesättningen skall inneha ett certifikat (artikel 6b.4) som visar att de uppfyller de specifika grundläggande krav som anges i den nya bilagan IV till förordning (EG) nr 1592/2002.

- Kommissionen ansåg att ultralätta luftfartyg inte längre systematiskt skulle undantas från de gemensamma reglerna, eftersom deras prestanda i vissa fall kunde mäta sig med lätta flygplans prestanda. Kommissionen skulle därför så snart som möjligt vilja undersöka om, och i vilken utsträckning, vissa typer av ultralätta luftfartyg som bör omfattas av gemensamma regler (skäl 4).

5.2.2. Utvidgning av förordningens räckvidd

2. I fråga om lufttransporter, pilotcertifiering och luftfartyg från tredjeländer godtogs EASA:s förslag, och förslaget till förordning innehåller följande huvuddelar:

- Lufttransporter:

För att förbättra säkerheten för allmänheten, i synnerhet på marken, och för att underlätta den fria rörligheten för tjänster på den inre marknaden, skulle förslaget till förordning utvidga de gemensamma reglerna till att gälla alla lufttransporter (artikel 4.1b) och certifieringskravet till alla kommersiella operatörer (artikel 6b.2). Certifikaten skulle utfärdas av medlemsstaterna eller, i lämpliga fall, av EASA (artikel 15b.1), som också vid behov kan utfärda driftsdirektiv (artikel 15b 2).

I fråga om icke-kommersiella lufttransporter skulle reglerna anpassas till komplexiteten hos de luftfartyg som används och ingen certifiering skulle krävas, vilket motsvarar situationen i de flesta medlemsstater. Om de icke-kommersiella lufttransporterna utförs med komplexa luftfartyg (artikel 3 j), skulle berörda operatörer dock behöva intyga att de uppfyller alla grundläggande krav i fråga om lufttransporter (artikel 6b.3 och bilaga IV).

- Certifiering av piloter:

Genom förslaget till förordning skulle det införas ett krav på att de flesta piloter i gemenskapen skall ha ett certifikat som utfärdats enligt gemensamma krav i fråga om deras teoretiska och praktiska kunskaper samt fysiska lämplighet (artikel 4.1a). Organisationer, syntetiska flygutbildningshjälpmedel och personer som utför, används i eller genomgår utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning av piloter måste också certifieras med gemensamma regler som underlag (artikel 6a.1, 6a.2, 6a.3, 6a.4 och 6a.5). EASA skulle ansvara för att kontrollera att de nationella certifieringsorganen tillämpar reglerna på ett korrekt sätt, och skulle själv certifiera organisationer och syntetiska flygutbildningshjälpmedel i tredjeländer (artikel 15a).

Alla piloter kommer dock inte att omfattas av samma regler, vilket i vissa fall skulle vara oproportionerligt. Följaktligen skulle kommersiella transporter omfattas av maximikraven, medan andra luftfartssektorer bör styras av regler som är anpassade till komplexiteten hos det

luftfartyg som används och det luftrum det används i. Framförallt bör man ta större hänsyn till nöjestråfik; de specifika regler som JAA utvecklat (JAR-FCL PPL) anses ofta överdrivna. I förslaget till förordning införs därför en ny certifieringskategori, ”pilotcertifiering för nöjestråfik”, som är bättre anpassad till den här kategorin av användare av luftrummet. Sökande kan välja mellan att låta certifieringen utföras av de bedömningsorgan som EASA godkänt eller av den behöriga nationella myndigheten (artikel 6a.2 och 15a.1 b). Sportföreningar skulle till exempel kunna sköta den uppgiften.

– Luftfartyg från tredjeländer.

För att säkerställa ett effektivt skydd av Europas medborgare på marken och ombord på dessa luftfartyg, skulle förslaget till förordning ge gemensamma regler för luftfartyg från tredjeländ som används i gemenskapen inom de gränser som anges i Chicagokonventionen (artiklarna 5.1, 5.4 j, 5.5 d, 6a.1, 6b.1). De operatörer från tredjeländ som bedriver kommersiell verksamhet i gemenskapen, måste också kunna intyga att de uppfyller de gemensamma reglerna genom ett certifikat (artiklarna 6b.2, 6 och 15b.1).

5.2.3. Övriga ändringar av förordningen

3. Eftersom förordning (EG) nr 1592/2002 trädde i kraft i september 2002 och EASA varit i drift sedan den 28 september 2003, anser kommissionen att man bör dra lärdom av den erfarenhet som gjorts sedan dess i syfte att i nödvändiga fall förbättra förordningen. Förutom att utvidga dess räckvidd, bör även vissa bestämmelser ändras. Till exempel följande:

- Godkända organ som ålagts certifieringsuppgifter av EASA, eller av nationella luftfartsmyndigheter i de fall myndigheterna ålagts certifieringsuppgifter av EASA, bör godkännas av EASA som också intygar att de har kapacitet att utföra de aktuella uppgifterna (artikel 9a).
- Hanteringen av avvikelser bör förenklas genom att kommissionen bara behöver fatta beslut om åtgärder i fråga om avvikelser som antagits av medlemsstaterna om åtgärderna inte överensstämmer med den här förordningen och dess tillämpningsföreskrifter (artikel 10).
- För att öka öppenheten bör styrelsens sammansättning ändras så att den innehåller observatörer som representerar berörda parter. EASA:s styrning skulle också förbättras genom att man inrättar en verkställande styrelse som skulle ha till uppgift att anta strategiska riktlinjer och övervaka genomförandet av styrelsens beslut (artiklarna 25, 28a, 28b och 28c).
- I enlighet med EASA:s yttrande bör man inrätta en effektiv mekanism för att kontrollera alla luftfartyg som bedriver verksamhet i gemenskapen så att man kan garantera att alla gemensamma säkerhetsregler efterlevs (artikel 7).

6. JÄMFÖRANDE TABELL MELLAN DEN GAMLA OCH NYA NUMRERINGEN AV ARTIKLARNAS OCH MED ANGIVANDE AV DE ÄNDRINGAR SOM GJORTS AV FÖRORDNING (EG) NR 1592/2002

Nytt nummer	Gammalt nummer	Ändringar
1	1	Oförändrad
2	2	Fastställande av villkor för rättvis konkurrens är också ett av de mål som eftersträvas: tillägg av led 2 f
3	3	Tillägg av nya definitioner h-n och ändring av definitionen av godkänt organ f)
4	4	För att garantera allmänhetens säkerhet gäller gemensamma regler för alla luftfartyg som används i gemenskapen: <ul style="list-style-type: none"> - Ändring av led 1 b och c - Tillägg av led 1 d - Tillägg av punkterna 1 a) och 1 b) - Omarbetning av punkt 2)
5	5	Tillägg av bestämmelser för certifiering av produkter som konstruerats och tillverkats i gemenskapen. Demonstration av att de grundläggande luftvärdighetskraven för luftfartyg registrerade i tredjeland är uppfyllda: <ul style="list-style-type: none"> - Omarbetning av punkt 2) - Tillägg av punkt 2a) - Ändring av leden 4 e och f - Tillägg av leden 4 j och 5 d
6	6	Oförändrad
6a	Ny	Certifiering av piloter
6b	Ny	Lufttransporter
7	7	Ändring av artikeln: inrättande av en mekanism för att kontrollera luftfartygens säkerhet
8	8	Ändringar som är nödvändiga beroende på införandet av artiklarna 6a och 6b:

		- Omarbetning av punkt 2) - Tillägg av punkt 3)
9	9	Regler som styr erkännandet av certifikat som utfärdas av tredjeländer: ändring av punkt 1)
9a	Ny	Godkända organ
10	10	Artikeln har ändrats för att underlätta tillämpningen av undantag
11	11	Ändring av punkt 4 mot bakgrund av nya artikel 7
11a	Ny	Införande av bestämmelser för skydd av informationskällor
12	12	Oförändrad
13	13	Omarbetning av punkt c) och tillägg av punkt d), eftersom standardiseringsinspektioner följs upp av rapporter, inte beslut
14	14	Omarbetning av punkt 2 a)
15	15	Utfärdande av EASA av flygtillstånd, certifiering av personal som ansvarar för utsläppande av produkter efter underhåll och certifiering av EASA av underhållsorganisationer: - Omarbetning av leden 1 e och i - Tillägg av leden 1 k och l - Ändring av led 2 b ii - Omarbetning av led 2 c
15a	Ny	Certifiering av personal
15b	Ny	Certifiering av kommersiella operatörer
16	16	Omarbetning
17	17	Oförändrad
18	18	EASA:s relationer med myndigheter och organisationer i tredjeländer måste följa gemenskapens utrikespolitik: ändring av punkt 2)
19	19	Oförändrad
20	20	Oförändrad
21	21	Oförändrad

22	22	Oförändrad
23	23	Oförändrad
24	24	För att garantera öppenhet, måste kommissionens yttrande om EASA:s arbetsprogram offentliggöras [2 c)]. Förtydligande av punkt 2 d): EASA kan uppdra åt både nationella myndigheter och godkända organ att utföra certifieringsuppgifter, vilket anges på andra ställen i förordningen. Styrelsen utser ledamöterna i den verkställande styrelsen 5).
25	25	Nya regler för sammansättningen av styrelsen. Reglerna omfattar bland annat relevanta bestämmelser i utkastet till interinstitutionellt avtal om tillsynsmyndigheter ¹⁴ : ändring av punkt 1) och tillägg av punkt 3)
26	26	Ändring av punkt 2)
27	27	Oförändrad
28	28	Nya regler för rösträtt i styrelsen. Reglerna omfattar bland annat relevanta bestämmelser i utkastet till interinstitutionellt avtal om tillsynsmyndigheter: ändring av punkt 2)
28a	Ny	Inrättande av en verkställande styrelse
28b	Ny	Sammansättning av den verkställande styrelsen
28c	Ny	Beslutsförfarande i den verkställande styrelsen
29	29	Den verkställande direktörens uppgifter och befogenheter: omarbetning av punkt 3)
30	30	Ändring av förfarandena för att utse och förnya mandatperioden för EASA:s verkställande direktör och övriga direktörer i enlighet med bestämmelserna i utkastet till interinstitutionellt avtal om tillsynsmyndigheter: ändring av punkterna 1) och (4)
31	31	Oförändrad
32	32	Oförändrad
33	33	Oförändrad
34	34	Oförändrad

¹⁴ KOM(2005) 59, 25.2.2005.

35	35	Omarbetning av punkt 1)
36	36	Oförändrad
37	37	Oförändrad
38	38	Oförändrad
39	39	Oförändrad
40	40	Oförändrad
41	41	Ny bestämmelse i fråga om mål inför domstolen: ändring av punkterna 1) och 2)
42	42	Oförändrad
43	43	Oförändrad
44	44	Oförändrad
45	45	Ny, tydligare formulering av punkt 1)
46	46	Undersökning av godkända organ: omarbetning av punkt 1) och tillägg av punkt 1a)
46a	Ny	Det årliga arbetsprogrammets form och innehåll
46b	Ny	Den allmänna verksamhetsrapportens form och innehåll
47	47	Hänvisning till förordning (EG) nr 45/2001 ¹⁵ och tillämpning av förordning (EG) nr 1049/2001: tillägg av punkterna 5) och 6)
48	48	Anpassning till EASA:s budgetförordning : omarbetning av punkt 1)
49	49	Oförändrad
50	50	Oförändrad
51	51	Oförändrad
52	52	Oförändrad
53	53	I punkt 4) har övergångsbestämmelserna om gemenskapens bidrag strukits.

¹⁵ 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 (EGT L 8, 12.1.2001, s. 1).

54	54	Oförändrad
55	55	Oförändrad
56	56	Punkt 3), som blivit överflödigt, stryks
57	57	Oförändrad (artikel 2 i förslaget innehåller nya bestämmelser om upphävande)
58	58	Oförändrad (artikel 3 i förslaget innehåller nya bestämmelser om ikraftträdande)
Bilaga I	Bilaga I	Oförändrad
Bilaga II	Bilaga II	Ändringar
Bil. III	Ny	Grundläggande krav för pilotcertifiering
Bil. IV	Ny	Grundläggande krav för luftfart
Bil. V	Ny	Kriterier för godkända organ

7. SUBSIDIARITET OCH PROPORCIONALITET

Europeiska länder har under lång tid samarbetat inom JAA för att utveckla gemensamma säkerhetsregler för luftfarten, som av naturliga skäl inte kan vara nationella. Tillämpningen av reglerna bestäms dock av de parter som undertecknat dem, vilket har inneburit att medlemsstaterna överenskommit om att en hög och enhetlig säkerhetsnivå bara kan uppnås genom åtgärder på gemenskapsnivå.

Genom förordningarna (EEG) nr 3922/91 och (EG) nr 1592/2002 har medlemsstaternas behörighet i fråga om luftvärdighet för och miljökompatibilitet hos luftfartsprodukter gradvis överförts till gemenskapen. Genom direktiv 91/670/EEG infördes gemensamma regler för certifiering av personal och genom direktiv 2004/36/EG infördes gemensamma regler för luftfartyg från tredjeland.

Genom antagandet av direktiv 91/670/EEG fick kommissionen mandat att lägga fram åtgärder för harmoniserade krav på certifikat och utbildningsprogram. Ett år senare förebådade förordning (EEG) nr 2407/92¹⁶ om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag en radsförordning om drifttillstånd. I samma anda erkändes genom antagandet av förordning (EG) nr 1592/2002 att för uppnå en hög och enhetlig säkerhetsnivå måste man utvidga dess räckvidd till drift av luftfartyg och certifiering av flygbesättningar, dessutom innehöll den önskemål om att förordningen även skulle gälla luftfartyg från tredjeland.

Det råder inget tvivel om behovet av gemenskapsåtgärder för att uppnå det här målet, dvs. inrättandet och enhetlig tillämpning av gemensamma regler för lufttransporter, pilotcertifiering och luftfartyg från tredjeländer. Förslaget till förordning går inte utöver vad

¹⁶ Rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23 juli 1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag (EGT L 240, 24.8.1992).

som är nödvändigt för att uppnå målet och uppfyller följaktligen kraven på subsidiaritet och proportionalitet som fastställs i artikel 5 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen.

8. UTVÄRDERING

De åtgärder som införs genom den här förordningen och dess tillämpningsföreskrifter skall utvärderas i enlighet med bestämmelserna i artikel 51 i förordning (EG) nr 1592/2002.

Förslag till

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING

om ändring av 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

(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 förslag¹⁷,

med beaktande av Europeiska ekonomiska och sociala kommitténs yttrande¹⁸,

efter att ha hört Regionkommittén¹⁹,

i enlighet med förfarandet i artikel 251 i fördraget²⁰, och

av följande skäl:

- (1) I det andra skälet i 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 luftfartssäkerhet²¹ anges bland annat att det bör utarbetas lämpliga grundläggande krav för drift av luftfartyg och certifiering av flygbesättningar samt tillämpning av förordningen på luftfartyg från tredjeland. Enligt artikel 7 i den förordningen skall kommissionen så snart som möjligt utarbeta förslag angående grundprinciper, tillämplighet och grundläggande krav för reglering av personal och organisationer som utför trafik med luftfartyg samt lägga fram dessa förslag för Europaparlamentet och rådet.
- (2) Gemenskapen bör i linje med de normer som anges i konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944, ("Chicagokonventionen") fastställa grundläggande krav dels för personer och organisationer som utför trafik med luftfartyg, dels för personer som medverkar i och

¹⁷ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁸ EUT C [...], [...], s. [...].

¹⁹ EUT C [...], [...], s. [...].

²⁰ EUT C [...], [...], s. [...].

²¹ EGT L 240, 7.9.2002, s. 1.

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

- (3) Europas medborgare bör ständigt garanteras en hög och enhetlig säkerhetsnivå. Följaktligen 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 Chicagokonventionen.
- (4) 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 även i fortsättningen omfattas av medlemsstaternas tillsyn. Rimliga åtgärder bör dock vidtas så att den allmänna säkerhetsnivån för luftfartyg som används i fritidssyfte höjs.
- (5) Man bör framförallt beakta flygplan och helikoptrar med låg maximal startmassa och vars prestanda ökar, som kan trafikera hela gemenskapen och som är industriellt tillverkade. Av den anledningen är gemenskapsregler att föredra om man vill skapa en enhetlig nivå på säkerhets- och miljöskyddet.
- (6) Räckvidden 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. Räckvidden bör anges tydligt genom hänvisning till en lista över luftfartyg som är undantagna från tillämpningen av den här förordningen.
- (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 godkännas när de befunnits uppfylla de grundläggande krav som skall fastställas av gemenskapen i linje med de normer som anges i Chicagokonventionen. Kommissionen bör få befogenhet att utarbeta nödvändiga tillämpningsföreskrifter.
- (8) För ändamålet godkända bedömningsorgan bör få rätt att utfärda flygcertifikat till piloter som utför nöjstrafik.
- (9) Europeiska byrån för luftsäkerhet (nedan kallad "byrån") bör få befogenhet att utfärda certifikat eller licenser till personer, organisationer och produkter som omfattas av den här förordningen i de fall centraliserade åtgärder är effektivare än åtgärder på medlemsstatsnivå. Byrån bör av samma skäl få fatta beslut som rör drift av luftfartyg, besättningens kompetens eller säkerhet i fråga om luftfartyg från tredjeland i de fall där detta är det bästa sättet att garantera enhetlighet och se till att den inre marknaden fungerar smidigt.
- (10) Om arbetet med säkerheten för den civila luftfarten inom gemenskapen på de områden som omfattas av denna förordning skall kunna 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.
- (11) Om ett bättre säkerhetstänkande skall kunna främjas och reglerings- och tillsynssystemet på de områden som denna förordning omfattar skall kunna fungera på

ett fullgott sätt, måste tillbud och andra händelser spontant rapporteras av dem som bevittnar dem. En sådan rapportering skulle underlättas av att det skapades en icke-besträffande miljö, och lämpliga åtgärder bör vidtas av medlemsstaterna för att se till att sådan information och de som lämnar sådan information skyddas.

- (12) För öppenhetens skull, bör observatörer från berörda parter representeras i byråns styrelse. För att garantera att byrån styrs korrekt, bör en verkställande styrelse inrättas som skall anta strategiska riktlinjer och övervaka genomförandet av styrelsens beslut.
- (13) Genom den här förordningen inrättas ett lämpligt och omfattande ramverk 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 luftfart²² och rådets direktiv 91/670/EEG av den 16 december 1991 om ömsesidigt godkännande av certifikat för personal med funktioner inom den civila luftfarten²³, bör därför upphävas, utan att det påverkar certifiering eller godkännande av produkter, personer och organisationer som redan utförts i enlighet med dessa rättsakter.
- (14) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning bygger på det yttrande som avgivits av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet²⁴ i enlighet med artiklarna 12.2 b och 14.1 i förordning (EG) nr 1592/2002.
- (15) Förordning (EG) nr 1592/2002 bör därför ändras.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

KAPITEL 1

ÄNDRINGAR AV GRUNDFÖRORDNINGEN

Artikel 1

Förordning (EG) nr 1592/2002 ändras på följande sätt:

- (1) I artikel 2.2 skall följande led läggas till:
”f) skapa lika villkor för alla aktörer på den inre luftfartsmarknaden.”
- (2) Artikel 3 skall ändras på följande sätt:
 - a) Led f skall ändras enligt följande:

²² EGT L 373, 31.12.1991, s. 4.

²³ EGT L 373, 31.12.1991, s. 21.

²⁴ Yttrande nr 3/2004 från Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

”f) *Godkänt organ*: godkänt organ som får utföra certifieringsuppgifter under byråns eller en nationell luftfartsmyndighets tillsyn och ansvar.”

b) Följande led h-n skall läggas till:

” h) *Operatör*: varje juridisk eller fysisk person som utför eller avser att utföra trafik med ett eller flera luftfartyg.

i) *Kommersiell trafik*: en luftfartsverksamhet som utförs mot ersättning och som omfattas av ett avtal mellan en operatör och en kund, varvid kunden inte direkt eller indirekt är ägare till det luftfartyg som används inom ramen för avtalet och varvid operatören inte direkt eller indirekt är anställd av kunden.

j) *Komplext motordrivet luftfartyg*:

i) ett flygplan

– vars största certifierade startmassa överstiger 5 700 kg, eller

– vars största godkända antal passagerarsittplatser överstiger 9, eller

– som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst 2 piloter, eller

– som är försett med en eller flera turbojetmotorer, eller

ii) en helikopter

– vars största certifierade startmassa överstiger 3 175 kg, eller

– vars största godkända antal passagerarsittplatser överstiger 5, eller

– som är certifierat för drift med en minimibesättning på minst 2 piloter, eller

iii) ett tiltrotorluftfartyg.

k) *Nöjestråfik*: all icke-kommersiell trafik med ett luftfartyg som inte är ett komplext motordrivet luftfartyg.

l) *Bedömningsorgan*: ett godkänt organ som får bedöma om en juridisk eller fysisk person uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven i den här förordningen samt utfärda det därmed sammanhängande certifikatet.

m) *Syntetiskt flygutbildningshjälpmedel*: en anordning, oavsett typ, i vilken flygförhållanden simuleras på marken, bl.a. flygsimulatorer, flygutbildningshjälpmedel, hjälpmedel för flygträning och navigering samt anordningar för grundläggande instrumentutbildning.

n) *Certifikatsbehörighet*: en uppgift på ett flygcertifikat som anger särskilda villkor, rättigheter eller begränsningar för certifikatet.”

- (3) Artikel 4 skall ändras på följande sätt:
- a) Punkt 1 skall ändras på följande sätt:
 - i) Led b skall ersättas med följande:

”b) registrerade i en medlemsstat, såvida inte deras regelmässiga säkerhetstillsyn har anförtrotts tredjeland och de inte används av en gemenskapsoperatör, eller”
 - ii) Led c skall ersättas med följande:

”c) registrerade i tredjeland och används av en operatör, vars verksamhet någon medlemsstat säkerställer tillsynen av eller som används inom medlemsstaters territorium av en operatör som är etablerad eller bosatt inom gemenskapen, eller”
 - iii) Följande led d skall läggas till:

”d) registrerade i tredjeland, eller registrerade i en medlemsstat som har delegerat den regelmässiga säkerhetstillsynen till tredjeland, och som används inom medlemsstaters territorium,”
 - iv) I den sista meningen i punkt 1, skall följande ord strykas: ”såvida inte deras regelmässiga säkerhetstillsyn har anförtrotts tredjeland och de inte används av en gemenskapsoperatör”.
 - b) Följande punkt 1a skall läggas till:

”1a) Personal som utför trafik med luftfartyg som avses i punkt 1 b-c skall uppfylla kraven i denna förordning.”
 - c) Följande punkt 1b skall läggas till:

”1b) Trafik med luftfartyg som avses i punkt 1 b, 1 c eller 1 d skall överensstämja med denna förordning.”
 - d) Punkt 2 skall ändras på följande sätt:

”2. Punkterna 1, 1a och 1b skall inte tillämpas på luftfartyg som avses i bilaga II.”

- (4) Artikel 5 skall ändras på följande sätt:
- a) Punkt 2 skall ändras på följande sätt:
 - i) I den inledande delen skall orden ”som är registrerade i en medlemsstat” ersättas med ”som det hänvisas till i artikel 4.1 b”
 - ii) I den första meningen i led d, skall orden ”konstruktion, tillverkning och underhåll av produkter” ersättas med orden ”underhåll av produkter”.

iii) Följande punkt skall införas som led dd:

”dd) Organisationer som har ansvaret för konstruktion och tillverkning av produkter, delar och anordningar skall visa att de har förmåga och resurser att uppfylla det ansvar som sammanhänger med deras rättigheter. Om inte denna förmåga och dessa möjligheter godtas på annat sätt skall de erkännas genom att ett organisationsgodkännande utfärdas. De rättigheter som tilldelas den godkända organisationen och godkännandets räckvidd skall anges i villkoren för godkännande.”

b) Följande punkt 2a skall läggas till:

”2a. Luftfartyg som avses i led a i artikel 4.1 och produkter, delar och anordningar som är monterade på dessa luftfartyg skall uppfylla kraven i led a, b och dd i punkt 2 i den här artikeln.”

c) Punkt 4 skall ändras på följande sätt:

i) I led e skall följande led iv-vi läggas till:

”(iv) Den kursplan som minimalt krävs för att utbilda personal, som har rätt att certifiera underhåll, för att säkerställa överensstämmelse med punkt 2 e.

(v) Den kursplan som minimalt krävs för att få pilotcertifiering för att säkerställa överensstämmelse med artikel 6a.

(vi) Motsvarande minimiutrustningslista och ytterligare specifikationer för luftvärdighet för en viss typ av drift för att säkerställa överensstämmelse med artikel 6b.”

ii) Led f skall ersättas med följande:

”f) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, tillfälligt dra in eller återkalla de organisationsgodkännanden som krävs i enlighet med punkt 2 d, dd och f samt villkor enligt vilka sådana godkännanden inte behöver sökas.”

iii) Följande punkt j skall läggas till:

”j) På vilket sätt de luftfartyg som avses i artikel 4.1 c-d skall överensstämma med de grundläggande kraven.”

d) I punkt 5 skall följande led d läggas till:

”d) de inte innebär att luftfartyg som avses i artikel 4.1 c och 4.1 d åläggs krav som skulle vara oförenliga med medlemsstaternas skyldigheter inom ramen för ICAO.”

- (5) Följande artiklar 6a och 6b skall införas efter artikel 6:

*”Artikel 6a
Pilotcertifiering*

1. De piloter som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 b-c skall liksom de organisationer, syntetiska flygutbildningshjälpmedel och personer som utför, används i eller genomgår utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning av piloter uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga III.
2. En pilot får framföra ett luftfartyg bara om han eller hon innehar ett flygcertifikat och ett läkarintyg som är lämpliga för den berörda typen av trafik.

Ett flygcertifikat skall utfärdas för en pilot när det visas att denne uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven i fråga om teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter och språkkunskaper. Ett sådant flygcertifikat får utfärdas av ett bedömningsorgan om de rättigheter som flygcertifikatet medför är begränsade till nöjestratik.

Ett läkarintyg skall utfärdas för en pilot när det visas att denne uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de grundläggande kraven i fråga om medicinsk lämplighet. Läkarintyget skall utfärdas av flygmedicinska undersökningsläkare eller flygmedicinska centrum, utom när det gäller piloter som utför nöjestratik, då läkarintyget får utfärdas av en allmänläkare.

De certifikatsbehörigheter som tilldelas piloten och räckvidden för flygcertifikatet och läkarintyget skall 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 läkarintyg som utfärdats av tredjeland eller på tredjelands vägnar.

3. Att bedömningsorgan, pilotutbildningsorganisationer och organisationer ansvariga för att bedöma piloters medicinska lämplighet har förmåga att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter i fråga om att utfärda flygcertifikat och läkarintyg skall erkännas genom att ett godkännande utfärdas.

Ett organisationsgodkännande skall utfärdas när det visas att organisationen uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de relevanta grundläggande krav som fastställs i bilaga III.

De rättigheter som godkännandet innebär skall anges i godkännandet.

4. Ett syntetiskt flygutbildningshjälpmedel som används i pilotutbildning måste certifieras. Certifikatet skall utfärdas när det visas att hjälpmedlet uppfyller de

regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de relevanta grundläggande krav som fastställs i bilaga III.

5. En person som ansvarar för att utbilda piloter, för att bedöma piloters kompetens eller för att bedöma piloters medicinska lämplighet skall inneha ett lämpligt certifikat.

Certifikatet skall utfärdas när det visas att den sökande uppfyller de regler som fastställts för att garantera överensstämmelse med de relevanta grundläggande krav som fastställs i bilaga III.

De rättigheter som certifikatet innebär skall anges i certifikatet.

6. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 54.3, utfärda föreskrifter för tillämpningen av denna artikel, särskilt med angivande av följande:
 - a) De olika certifikatsbehörigheter för flygcertifikat och de läkarintyg som krävs för de olika typerna av verksamhet.
 - b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla flygcertifikat, certifikatsbehörigheter för flygcertifikat, läkarintyg, organisationsgodkännanden, godkännanden avseende bedömningsorgan och personalcertifikat.
 - c) Rättigheter och förpliktelser för innehavare av flygcertifikat, certifikatsbehörigheter för flygcertifikat, läkarintyg, organisationsgodkännanden och personalcertifikat.
7. När kommissionen utfärdar de tillämpningsföreskrifter som avses i punkt 6 skall den särskilt se till att de återspeglar teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet inom pilotutbildningen och att de möjliggör omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud.

*Artikel 6b
Drift av luftfartyg*

1. Driften av de luftfartyg som avses i artikel 4.1 b-d skall uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga IV.
2. Operatörer som utför kommersiell trafik skall visa att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med deras rättigheter.

Denna förmåga och dessa möjligheter skall erkännas genom att ett certifikat utfärdas.

De rättigheter som tilldelas operatören och trafikens omfattning skall anges i certifikatet.

När det gäller operatörer som utför trafik med luftfartyg som avses i artikel 4.1 d kan kravet enligt denna punkt uppfyllas genom godtagande av certifikat som utfärdats av tredjeland eller på tredjelands vägnar.

3. Operatörer som utför icke-kommersiell trafik med komplexa motordrivna luftfartyg skall intyga att de har förmåga och möjligheter att uppfylla de förpliktelser som sammanhänger med driften av luftfartygen.
4. Kabinbesättning som deltar i driften av ett sådant luftfartyg som avses i artikel 4.1 b-c skall uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IV. De skall inneha ett certifikat och ett läkarintyg som är lämpliga för den berörda typen av trafik.
5. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 54.3, utfärda föreskrifter för tillämpningen av denna artikel, särskilt med angivande av följande:
 - a) Villkor för drift av ett luftfartyg i överensstämmelse med de grundläggande krav som anges i bilaga IV.
 - b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla det operatörs-certifikat som avses i punkt 2.
 - c) Rättigheter och ansvar för innehavare av certifikat.
 - d) Villkor och förfaranden för översyn och kontroll av operatörer som avses i punkt 3.
 - b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla det certifikat för kabinbesättning som avses i punkt 4.
 - f) Villkoren då en viss verksamhet av driftsäkerhetsskäl skall förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor i enlighet med artikel 15b.2.
6. De tillämpningsföreskrifter som avses i punkt 5 skall återspegla teknikens utvecklingsnivå och beprövad erfarenhet inom området flygverksamhet.

Tillämpningsföreskrifterna skall också beakta världsomspännande erfarenhet från driften av luftfartyg samt vetenskapliga och tekniska framsteg.

De skall möjliggöra omedelbara åtgärder beträffande fastställda orsaker till olyckor och allvarliga tillbud.

De innebär inte att luftfartyg som avses i artikel 4.1 c-d d kan åläggas krav som skulle vara oförenliga med medlemsstaternas skyldigheter inom ramen för ICAO.”

(6) Artikel 7 skall ersättas med följande:

*”Artikel 7
Kollektiv tillsyn*

1. Medlemsstaterna och byrån skall samarbeta i syfte att genom lämplig insamling, inbegripet rampinspektioner, och lämpligt utbyte av information se till att bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter genomförs i praktiken.
2. Kommissionen skall, i enlighet med förfarandet i artikel 54.3, utfärda föreskrifter för tillämpningen av punkt 1, särskilt med angivande av följande:
 - a) Villkor för insamling, utbyte och spridning av information.
 - b) Villkor för genomförande av rampinspektioner, även systematiska.
 - c) Villkor för utfärdande av flygförbud för luftfartyg som inte överensstämmer med denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.”

(7) Artikel 8 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 skall ersättas med följande:

”2. Fram till dess att de tillämpningsföreskrifter som avses i artiklarna 5.5 och 6a.6 har antagits får, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 2.3 i den här förordningen, certifikat som inte kan utfärdas i enlighet med denna förordning utfärdas på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser.”

b) Följande punkt 3 skall läggas till:

”3. Fram till dess att de tillämpningsföreskrifter som avses i artikel 6b.5 har antagits, får certifikat som inte kan utfärdas i enlighet med den här förordningen utfärdas på grundval av tillämpliga nationella bestämmelser eller, i tillämpliga fall, på grundval av relevanta bestämmelser i förordning (EG) nr 3922/1991.”

(8) Artikel 9 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

”1. Genom undantag från bestämmelserna i denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter skall byrån, inom sitt behörighetsområde, utfärda certifikat på grundval av certifikat som utfärdats av luftfartsmyndigheter i tredjeland, i enlighet med avtal om ömsesidigt erkännande som slutits mellan gemenskapen och det aktuella tredjelandet.”

- (9) Efter artikel 9 skall följande föras in som artikel 9a:

*”Artikel 9a
Godkända organ*

1. Godkända organ som utför specifika certifieringsuppgifter i enlighet med tillämpliga certifieringsprocedurer för byråns räkning, eller för medlemsstaternas räkning när medlemsstaterna utför certifieringsuppgifter som ett resultat av tillämpningen av den här förordningen, skall uppfylla kriterierna i bilaga V och skall kunna visa att de besitter den nödvändiga organisationen och expertisen. Denna förmåga och dessa medel skall erkännas genom att byrån utfärdar ett godkännande.
2. När det gäller godkända organ skall byrån
 - a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter genomföra inspektioner och revisioner av de organ som den godkänner,
 - b) utfärda och förnya godkännanden
 - c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ett organs godkännande när de villkor enligt vilka byrån utfärdade dem inte längre är uppfyllda eller om det berörda organet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.”

- (10) Artikel 10 skall ersättas med följande:

*”Artikel 10
Bestämmelser om undantag*

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

Medlemsstaten skall omedelbart meddela byrån, kommissionen och övriga medlemsstater vilka åtgärder som vidtagits och skälen till detta.

2. I enlighet med artikel 16.3 kan byrån, inom en månad efter det att den blivit underrättad i enlighet med punkt 1 i den här artikeln, fastställa om säkerhetsproblemet kan åtgärdas inom ramen för den här förordningen och dess tillämpningsföreskrifter, under förutsättning att kommissionen inte gjort några invändningar inom samma period. Byrån skall därefter fatta ett lämpligt beslut och skicka en kopia av det till kommissionen och övriga medlemsstater.

Om, å andra sidan, byrån anser att säkerhetsproblemet beror på en brist i eller en otillräcklig säkerhetsnivå beroende på tillämpningen av den här förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter, skall den utarbeta och utfärda ett yttrande i vilket den fastställer att den här förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter bör ändras och om åtgärderna bör återkallas eller

behållas. I enlighet med det förfarande som det hänvisas till i artikel 54.3 kan kommissionen fatta ett beslut med yttrandet som underlag. Om åtgärderna skall fortsätta, skall de genomföras av samtliga medlemsstater och bestämmelserna i artikel 8 skall tillämpas.

3. 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 av detta. Byrån, kommissionen och övriga medlemsstater skall omedelbart underrättas om sådana undantag om de upprepas eller beviljas för längre perioder än två månader.
4. I enlighet med artikel 16.3 skall byrån, inom en månad efter det att den blivit underrättad i enlighet med punkt 3 i den här artikeln, avgöra om undantagen överensstämmer med de allmänna säkerhetsmålen i den här förordningen eller med övrig gemenskapslagstiftning. Byrån skall överlämna ett yttrande till kommissionen.

Med detta yttrande som underlag och i enlighet med det förfarande som det hänvisas till i artikel 54.4 kan kommissionen fatta ett beslut om återkallande av undantagen.

5. Om det är möjligt att med andra medel uppnå en skyddsnivå likvärdig med den som uppnås genom tillämpning av tillämpningsföreskrifterna för den här förordningen får en medlemsstat, under förutsättning att det inte förekommer diskriminering på grund av nationalitet, bevilja godkännanden som avviker från dessa tillämpningsföreskrifter.

Medlemsstaten skall i så fall meddela byrån och kommissionen att den avser att bevilja godkännandet och motivera varför man bör avvika från bestämmelsen i fråga, samt ange de villkor som fastställts för att garantera att en likvärdig skyddsnivå uppnås.

6. I enlighet med artikel 16.3 skall byrån, inom två månader efter det att den blivit underrättad i enlighet med punkt 5 i den här artikeln, utfärda ett yttrande där det fastställs om det föreslagna godkännandet uppfyller villkoren i den punkten.

Inom en månad efter det att den mottagit byråns yttrande, kan kommissionen inleda det förfarande som det hänvisas till i artikel 54.3 för att avgöra om det föreslagna godkännandet kan beviljas eller inte. Om godkännandet kan beviljas skall kommissionen meddela alla medlemsstater sitt beslut, som skall ha rätt att tillämpa åtgärden. Bestämmelserna i artikel 8 skall tillämpas på åtgärden i fråga.”

- (11) I artikel 11 skall följande mening läggas till i punkt 4:

”Då de tillämpningsföreskrifter som det hänvisas till i artikel 7.2 trätt i kraft, skall denna säkerhetsöversyn omfatta en analys av den information som mottagits i enlighet med artikel 7. Analysen skall vara enkel och lättförståelig och i den skall det

anges om det finns en förhöjd säkerhetsrisk för flygpassagerare. I analysen skall informationskällorna vara hemliga.”

(12) Efter artikel 11 skall följande föras in som artikel 11a:

*”Artikel 11a
Skydd av informationskällan*

1. När sådan information som avses i artikel 11 frivilligt har lämnats av en fysisk person, skall rapporterna inte avslöja informationskällan.
2. Utan att det påverkar de tillämpliga straffrättsliga bestämmelserna, skall medlemsstaterna avstå från att inleda rättsliga förfaranden avseende oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som kommer till deras kännedom enbart på grund av att de har rapporterats genom tillämpning av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter.

Denna regel gäller inte i fall av grov vårdslöshet.

3. Medlemsstaterna skall, i enlighet med de förfaranden som anges i deras nationella lag och praxis, se till att anställda som lämnar information med stöd av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter inte åsamkas skada av sin arbetsgivare, utom i fall av grov vårdslöshet.
4. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte tillämpningen av nationella bestämmelser angående domstolars tillgång till information.”

(13) Artikel 13 skall ändras på följande sätt:

a) Led c skall ersättas med följande:

”c) fatta lämpliga beslut angående tillämpningen av artikel 9a, artikel 15, artikel 15a-b och artikel 46.”

b) Följande led d skall läggas till:

”d) offentliggöra rapporter från standardiseringsinspektioner som utförts enligt artiklarna 16.1 och 45.”

(14) I led a i artikel 14.2 skall orden ”inbegripet luftvärdighetskoder” strykas.

(15) Artikel 15 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ändras på följande sätt:

i) Första meningen skall ersättas med följande:

”När det gäller produkter, delar och anordningar som avses i artikel 4.1 a-b skall byrån, i tillämpliga fall och på det sätt som anges i Chicagokonventionen eller dess bilagor, på medlemsstaternas vägnar

fullgöra konstruktions-, tillverknings- eller registreringsstatens funktioner och uppgifter i samband med godkännande av typkonstruktion.”

ii) Led e skall ersättas med följande:

”e) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra tekniska inspektioner förenade med certifiering av produkter, delar och anordningar,”

iii) Led i skall ersättas med följande:

”i) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat när de villkor enligt vilka byrån utfärdade dem inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter,”

iv) Följande led k och l skall läggas till:

”k) för varje luftfartyg för vilket flygtillstånd begärs avseende en enda flygning, fastställa de tillämpliga begränsningarna,

l) utfärda flygtillstånd för luftfartyg när sådana tillstånd krävs för genomförandet av en serie av flygningar.”

b) Punkt 2 skall ändras på följande sätt:

i) I led b skall punkt ii) ersättas med följande:

”ii) tillverknings- och underhållsorganisationer som finns inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller”

ii) Led c skall ersättas med följande:

”c) ändra, tillfälligt dra in eller återkalla ett organisationscertifikat när de villkor enligt vilka byrån utfärdade det inte längre är uppfyllda eller om den berörda organisationen inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.”

(16) Följande artikel 15a-b skall införas efter artikel 15:

*”Artikel 15a
Personalcertifiering*

1. När det gäller personal och organisationer som avses i artikel 6 a 1 skall byrån

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

- b) utfärda och förnya certifikat för
 - i) personalutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller
 - ii) personalutbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum som är belägna utanför medlemsstaternas territorium, eller
 - iii) bedömningsorgan, om sådana organ begär detta,
 - c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ett organisationscertifikat när de villkor enligt vilka byrån utfärdat det 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 syntetiska flygutbildningshjälpmedel som avses i artikel 6a.1 skall 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) syntetiska flygutbildningshjälpmedel som används av personalutbildningsorganisationer som är certifierade av byrån, eller
 - ii) syntetiska flygutbildningshjälpmedel som finns inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller
 - iii) syntetiska flygutbildningshjälpmedel som finns utanför medlemsstaternas territorium,
 - c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ett organisationscertifikat när de villkor enligt vilka byrån utfärdat det inte längre är uppfyllda eller om den juridiska eller fysiska person som innehar certifikatet inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.

Artikel 15b

Drifttillstånd (Air Operator Certificate, AOC)

- 1. När det gäller operatörer som utför kommersiell trafik skall byrån
 - a) själv eller genom nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ genomföra inspektioner och revisioner av de operatörer som den certifierar,

- b) utfärda och förnya certifikat för
 - i) operatörer som är belägna inom medlemsstaternas territorium, om den berörda medlemsstaten begär detta, eller
 - ii) operatörer som är belägna utanför medlemsstaternas territorium, om inte en medlemsstat fullgör operatörsstatens funktioner och uppgifter för dessa operatörer,
 - c) ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla en operatörs certifikat när de villkor enligt vilka byrån utfärdade det inte längre är uppfyllda eller om den berörda organisationen inte fullgör sina skyldigheter enligt förordningen eller dess tillämpningsföreskrifter.
2. Byrån får genom ett driftsdirektiv föreskriva att en viss verksamhet av driftsäkerhetsskäl skall förbjudas, begränsas eller underkastas vissa villkor.
3. När det gäller begränsning av flygtid skall byrån
- a) utfärda certifieringsspecifikationer så att de grundläggande kraven, och i tillämpliga fall närbesläktade tillämpningsföreskrifter, verkligen uppfylls. Framförallt när det gäller kommersiella flygplanstransporter, och i avvaktan på att de nära anslutna tillämpningsföreskrifter som anges i artikel 6b.5 antas, skall byrån utfärda tillämpliga certifieringsspecifikationer så att överensstämmelse med kapitel Q i bilaga II till förordning (EEG) Nr 3922/1991 kan garanteras.
 - b) godkänna operatörers enskilda system för specificering av flygtid i de fall där sådana system inte kan godkännas med stöd av en tillämplig certifieringsspecifikation.”

(17) I artikel 16 skall punkterna 1 och 2 ersättas med följande:

- ”1. Byrån skall genomföra standardiseringsinspektioner inom de områden som omfattas av artikel 1.1 för att övervaka hur de nationella luftfartsmyndigheterna tillämpar denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter och rapportera till kommissionen.
- 2. Byrån skall genomföra tekniska undersökningar av företag för att övervaka att tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter är effektiv, med beaktande av målen i artikel 2.”

(18) I artikel 18.2 skall följande punkt läggas till:

”Arbetsformerna skall överensstämma med gemenskapslagstiftningen och skall beakta gemenskapens utrikespolitik gentemot tredjeländer. De skall ha förhandsgodkänts av kommissionen.”

- (19) Artikel 24 skall ändras på följande sätt:
- a) Punkt 2 skall ändras på följande sätt:
 - i) Led b skall ersättas med följande:
 - ”b) anta årsrapporten om byråns verksamhet och senast den 15 juni översända den till Europaparlamentet, rådet, kommissionen, revisionsrätten och medlemsstaterna, och på byråns vägnar skall den årligen vidarebefordra all information som är relevant för resultatet av utvärderingen till budgetmyndigheten,”
 - ii) följande fras skall läggas till i led c:
 - ”kommissionens yttrande skall bifogas byråns antagna arbetsprogram,”
 - iii) Led d skall ersättas med följande:
 - ”d) anta riktlinjer för hur certifieringsuppgifter skall tilldelas nationella luftfartsmyndigheter och behöriga organ efter överenskommelse med kommissionen,”
 - b) Följande punkt 5 skall läggas till:
 - ”5. Styrelsen skall utse medlemmarna i den verkställande styrelsen i enlighet med artikel 28b.”
- (20) Artikel 25 skall ändras på följande sätt:
- a) Punkt 1 skall ersättas med följande:
 - ”1. Styrelsen skall bestå av en företrädare för varje medlemsstat och en företrädare för kommissionen. För detta ändamål skall rådet utse en styrelseledamot och en suppleant som skall företräda ledamoten i hans/hennes frånvaro. Kommissionen skall också utse sin styrelseledamot och suppleant. Mandatperioden skall vara fem år. Mandatet skall kunna förnyas en gång.”
 - b) Följande punkt 3 skall läggas till:
 - ”3. Av skäl som rör öppenhet, skall fyra representanter för berörda parter ingå i styrelsen som observatörer. De skall utses av kommissionen från en lista som upprättats av det rådgivande organ som anges i artikel 24.4 och så brett som möjligt representera de olika parter som är representerade i det rådgivande organet. Deras mandat skall vara 30 månader, och kunna förnyas en gång.”
- (21) I artikel 26.2 skall sista meningen ersättas med följande:
- ”Mandaten skall kunna förnyas en gång.”

(22) Artikel 28.2 skall ersättas med följande:

”2. Varje medlem som utsetts av rådet skall ha en röst. Kommissionens representant skall ha lika många röster som det antal ledamöter som utsetts av rådet. Varken företrädarna för de berörda parterna eller byråns verkställande direktör får rösta. I en ledamots frånvaro skall suppleanten ha rätt att utöva dennes rösträtt.”

(23) Följande artikel 28 a-c skall införas efter artikel 28:

*”Artikel 28a
Den verkställande styrelsens befogenheter*

1. Byrån skall ha en verkställande styrelse.
2. Utan att det påverkar styrelsens befogenheter eller den verkställande direktörens uppgifter och befogenheter skall den verkställande styrelsen
 - a) fastställa sin arbetsordning,
 - b) anta strategiska riktlinjer för byråns uppgifter enligt artikel 12, och om dess organisation och arbetsmetoder,
 - c) förbereda, och övervaka genomförandet av styrelsens beslut, och
 - d) övervaka genomförandet av den budget som styrelsen antagit.

*Artikel 28b
Den verkställande styrelsens sammansättning*

1. Den verkställande styrelsen skall bestå av
 - a) tre ledamöter som styrelsen utser bland de ledamöter rådet utsett,
 - b) tre ledamöter som kommissionen utser,
 - c) två observatörer som utses bland och av de företrädare för berörda parter som ingår i styrelsen.
2. Mandatperioden för ledamöterna och observatörerna i den verkställande styrelsen skall löpa ut när uppdraget som styrelseledamot upphör. Deras mandat skall vara 30 månader, och kunna förnyas en gång.
3. Den verkställande styrelsen skall välja en ordförande och en vice ordförande bland sina ledamöter. Vice ordföranden skall ersätta ordföranden om han/hon har förhinder. Ordförandens och vice ordförandens mandatperiod skall löpa ut när uppdraget som styrelseledamot upphör.

Artikel 28c
Den verkställande styrelsens sammanträden

1. Styrelsens ordförande skall sammankalla till sammanträden.
2. Styrelsen skall sammanträda då den sammankallas av ordföranden eller då minst tre av ledamöterna så begär.
3. Styrelsen får bjuda in alla personer vars åsikter kan vara av intresse att delta som observatörer vid sammanträdena.
4. Styrelseledamöterna får, med förbehåll för bestämmelserna i arbetsordningen, biträdas av rådgivare eller experter.
5. Byrån skall tillhandahålla styrelsens möteslokaler och sekretariat.
6. Styrelsen skall fatta sina beslut med majoritet.
7. Varje styrelsemedlem skall ha en röst. De företrädare för berörda parter som anges i led c i artikel 28b.1 samt de observatörer, rådgivare och experter som anges i punkterna 3 och 4 i den här artikeln har inte rösträtt.
8. Röstningsförfarandena skall 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.”

(24) Artikel 29.3 skall ändras på följande sätt:

a) Led a skall ersättas med följande:

”a) Att godkänna sådana åtgärder från byråns sida som avses i artikel 13 inom de tidsfrister som fastställs i denna förordning, dess tillämpningsföreskrifter eller annan tillämplig lagstiftning.”

b) Led b skall ersättas med följande:

”b) Att besluta om att organisera sådana inspektioner och utredningar som avses i artiklarna 45 och 46.”

c) Följande led k och l skall läggas till:

”k) Att förbereda och genomföra det årliga arbetsprogrammet.

l) Att agera på begäran om stöd från kommissionen.”

(25) Artikel 30 skall ändras på följande sätt:

a) Följande mening skall läggas till i punkt 1:

”Den sökande som styrelsen valt ut kan före utnämningen bli ombedd att avlägga en försäkran inför behöriga utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från parlaments- eller utskottsledamöterna.”

b) Punkt 4 skall ersättas med följande:

- ”4. Den verkställande direktörens och direktörernas mandatperioder skall vara fem år. Mandattiden kan på förslag från kommissionen och efter utvärdering förlängas en gång med högst fem år. I sin utvärdering skall kommissionen bland annat bedöma
- de resultat som uppnåddes under den första mandatperioden och det sätt på vilket de uppnåddes,
 - byråns uppgifter och behov under kommande år.”

(26) I artikel 35 skall punkt 1 ersättas med följande:

- ”1. Byråns beslut enligt artikel 9a, artikel 15, artikel 15a, artikel 15b, artikel 46 eller artikel 53 kan överklagas.”

(27) Artikel 41 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

- ”1. Talan får väckas vid domstolen inte bara om ogiltigförklaring av sådana av byråns beslut som har tvingande rättslig verkan gentemot tredje man, utan även om underlåtenhet och om skadestånd för skada som vållats av myndigheten under dess verksamhet.”

b) Punkt 2 skall ersättas med följande:

- ”2. Åtgärder för att ogiltigförklara beslut som byrån fattat i enlighet med artikel 9a, artikel 15, artikel 15a, artikel 15b, artikel 46 eller artikel 53 kan överklagas till domstolen först efter det möjligheterna att överklaga inom byrån uttömts.”

(28) I artikel 45 skall inledningen av punkt 1 ersättas med följande:

- ”1. Utan att det påverkar de verkställighetsbefogenheter som kommissionen tilldelats genom fördraget, skall byrån biträda kommissionen vid övervakningen av tillämpningen av denna förordning och dess tillämpningsföreskrifter genom att utföra standardiseringsinspektioner av medlemsstaternas behöriga myndigheter enligt artikel 16.1. I detta syfte har de tjänstemän som bemyndigats enligt denna förordning, i samarbete med de nationella myndigheterna, rätt att i överensstämmelse med den berörda medlemsstatens lagstiftning”

(29) Artikel 46 skall ändras på följande sätt:

a) Den första meningen i punkt 1 skall ersättas med följande:

- ”Vid tillämpningen av artiklarna 15, 15a och 15b får byrån själv genomföra eller uppdra åt nationella luftfartsmyndigheter eller behöriga organ att utföra alla nödvändiga utredningar av företag i enlighet med artikel 16.2.”

b) Följande punkt skall införas som punkt 1a:

”1a. ”Vid tillämpningen av artikel 9a får byrån själv genomföra eller uppdra åt nationella luftfartsmyndigheter att utföra alla nödvändiga utredningar av behöriga organ i enlighet med artikel 16.2.”

(30) Följande artiklar 46 a och 46 b skall införas efter artikel 46:

*”Artikel 46a
Årligt arbetsprogram*

Det årliga arbetsprogrammet skall överensstämja med byråns mål, mandat och uppgifter enligt definitionen i den här förordningen.

Presentationen av det årliga arbetsprogrammet skall baseras på den metodik som utarbetats av kommissionen som del av den verksamhetsbaserade förvaltningen.

*Artikel 46b
Årlig verksamhetsrapport*

I den årliga verksamhetsrapporten skall redovisas hur byrån genomfört sitt årliga arbetsprogram.

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

(31) I artikel 47 skall följande punkter läggas till som punkterna 5 och 6:

”5. Beslut som kontrollorganet fattar i enlighet med artikel 8 i förordning (EG) nr 1049/2001 kan ge upphov till överklagan hos ombudsmannen eller leda till att talan väcks inför domstolen enligt artiklarna 195 och 230 i EG-fördraget.

6. Den information som byrån samlat in i enlighet med den här förordningen skall omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 45/2001 i fråga om skydd av personuppgifter*.”

*EGT L 8, 12.1.2001, s. 1.”

(32) Artikel 48.1 skall ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 skall ersättas med följande:

”1. Byråns intäkter skall bestå av följande:

a) Bidrag från gemenskapen och

- b) från de europeiska tredjeländer med vilka gemenskapen har slutit sådana avtal som avses i artikel 55.
- 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.

Byrån kan också ta emot finansiella bidrag från medlemsstaterna, tredjeländer eller andra enheter.”

- (33) I artikel 53.4 skall det andra stycket utgå.
- (34) Artikel 56.3 skall utgå.
- (35) Bilaga II skall ersättas med bilagan till den här förordningen.
- (36) Bilagorna III, IV och V, som anges i bilagan till den här förordningen, skall läggas till.

KAPITEL II

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 2 Upphävande

1. Rådet beslut 91/670/EEG skall upphöra att gälla den dag då de tillämpningsföreskrifter som avses i artikel 6a.6 träder i kraft.
2. Bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91 skall upphöra att gälla den dag då de tillämpningsföreskrifter som avses i artikel 6b.5 träder i kraft.
3. Bestämmelserna i artikel 8 skall gälla för produkter, delar, anordningar, organisationer och personer vars certifiering har skett, eller erkänts, i enlighet med bestämmelserna i rådets direktiv 91/670/EEG och bilaga III till förordning (EEG) nr 3922/91.

Artikel 3 Ikraftträdande

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

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

Utfärdad i Bryssel den

På Europaparlamentets vägnar

Ordförande

På rådets vägnar

Ordförande

BILAGA

(1) Bilaga II skall ändras på följande sätt:

”BILAGA II

Luftfartyg som avses i artikel 4.2

Luftfartyg för vilka artikel 4.1 och 4.1 a-b inte är tillämplig är sådana luftfartyg som tillhör en eller flera av de kategorier som anges nedan i denna bilaga:

a) Historiska luftfartyg som uppfyller kriterierna nedan:

i) icke-komplexa luftfartyg

vilkas ursprungliga konstruktion fastställdes före den 1 januari 1955 och

vilkas produktion upphörde före den 1 januari 1975,

eller

a) 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 förening för amatörer 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 fastställts 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 som inte överstiger 35 knop CAS.
- f) En- och tvåsitsiga gyroplan med en maximal startmassa som inte överstiger 560 kg.
 - g) Hängglidare med en maximal tom massa understigande 80 kg för ensitsiga plan 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 understigande 150 kg.
 - j) Varje annat luftfartyg som har en maximal tom massa inklusive bränsle på mindre än 70 kg.”

(2) De följande bilagorna III, IV och V skall läggas till:

”BILAGA III

Grundläggande krav för pilotcertifiering som avses i artikel 6 a

- 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 skall 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 resursförvaltning.
- ix) Flygningens grundprinciper. ii)
- x) Kommunikation.

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 skall 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 skall 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, luftrumrestriktioner 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.
- v) Tekniskt möjliga flygmanövrer, inbegripet i kritiska situationer, och kritiska manövrer i samband därmed.
- vi) Start och landning vid normal vind och 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 resursförvaltning, 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) Procedurer för onormala förhållanden och nödprocedurer, inbegripet simulerad funktionsoduglighet hos luftfartygsutrustning.
- xi) Efterlevnad av förfaranden för flygtrafikledning och flygradiotelefoni.
- xii) Specifika aspekter för den berörda typen eller klassen av luftfartyg. ii)
- xiii) Ytterligare praktisk utbildning som kan krävas för att minska riskerna i samband med särskilda verksamheter.

1.e Uppvisande och bibehållande av praktiska färdigheter

1.e.1 En pilot måste visa sin förmåga att utföra förfarandena och manövrerna med en kompetensnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon skall 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, och ii)
- v) alltid ha kontroll över luftfartyget på ett sådant sätt att detta garanterar en lyckad utgång för ett förfarande eller en manöver.

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 den berörda verksamheten.

1.f Språkkunskaper

En pilot måste, utom i de fall där den därtill knutna säkerhetsrisken kan minskas på annat sätt, ha uppvisat kunskaper i engelska som innefattar

- i) förmåga att förstå väderinformationsdokument,

- ii) förmåga att använda flygkartor för flygning på sträcka och tillhörande dokument med flyginformation samt ut- och inflygningskartor och tillhörande dokument med flyginformation, och ii)
- iii) förmåga att kommunicera med övriga besättningsmedlemmar och med flygtrafiktjänster på engelska under en flygnings alla faser, inbegripet förberedelserna.

1.g Syntetiska flygutbildningshjälpmedel

När ett syntetiskt flygutbildningshjälpmedel 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)
- ii) Utbildningskursen måste, där detta är relevant, indelas i teoretisk utbildning och praktisk flygundervisning (inbegripet syntetisk utbildning).

1.i Instruktörer

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)
- ii) kunna använda lämpliga undervisningsmetoder.

1.i.2 Flygutbildning och syntetisk flygutbildning

Flygutbildningen och den syntetiska flygutbildningen 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 ii)
- v) regelbundet genomgå fortbildning som garanterar att undervisningen hålls aktuell.

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

1.j Examinatorer

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

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

2. Utbildningsorganisationer

2.a Krav på utbildningsorganisationer

2.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 skall bestå av, 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 förvaltningssystem med avseende på säkerhet och utbildningsstandard samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system. ii)
- iii) Utbildningsorganisationen måste träffa överenskommelser med andra relevanta organisationer, om så behövs, så att de ovan angivna kraven stadigvarande uppfylls.

3. Medicinsk lämplighet

3.a Medicinska kriterier

3.a.1 Alla piloter måste med jämna mellanrum visa medicinsk lämplighet i fråga om 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.

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

3.b Flygmedicinska undersökningsläkare

3.b.1 En flygmedicinsk undersökningsläkare 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.

3.c Flygmedicinska centrum

3.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 skall bestå av, 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 förvaltningssystem 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 relevanta organisationer, om så behövs, så att dessa krav stadigvarande uppfylls.”

BILAGA IV

Grundläggande krav på drift av luftfartyg som avses i artikel 6 b

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 flygtrafikhjälpmedel 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 flygtrafikhjälpmedel, måste finnas tillgängliga under flygningen, med hänsyn tagen till tillgänglig AIS-dokumentation.
 - 2.a.2 Besättningen måste känna till, och passagerarna måste ha informerats om, var relevant nödutrustning är placerad och hur den skall användas. Besättningen och passagerarna måste ges tillgång till tillräcklig information om nödförfaranden och om användningen av kabinsäkerhetsutrustning.
 - 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 MEL eller likvärdig handling,
 - 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 ii)
 - vi) luftfartygets driftsbegränsningar 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 visuellflygreglerna 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 flygtrafikutrustning, 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 Med förbehåll för 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 Alla flygbesättningsmedlemmar som skall tjänstgöra i cockpit måste befinna sig och förbli på sina platser och ha säkerhetsbältena fastspända, utom i samband med fysiologiska eller operativa behov under färden.

- 3.a.3 Med förbehåll för typen av luftfartyg måste befälhavaren före start och landning, under taxning och när detta av säkerhetsskäl bedöms som nödvändigt se till att varje passagerare sitter på ett säte eller en brits och har säkerhetsbältet korrekt fastspänt.
- 3.a.4 En flygning måste genomföras på ett sådant sätt att lämpliga avstånd 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.
- 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 användas med motorkraft, såvida inte personen vid manöverorganen har lämplig behörighet.
- 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 den tillämpliga miljödokumentationen.
- 4.c En flygning får inte påbörjas eller fortsätta om inte beräknade prestanda för luftfartyget, med hänsyn tagen till alla faktorer som avsevärt 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 hög grad påverkar landning, flygning och inflygning/landning, är framförallt följande:
- i) Operativa förfaranden.
 - ii) Flygplatsens tryckhöjd.
 - iii) Temperatur.
 - iv) Vindförhållanden.
 - v) Start-/landningsområdets storlek, lutning och skick. ii)

- 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 verksamhet kan användas i beräkningen av prestandauppgifter.
- 5. Instrument, uppgifter och utrustning
 - 5.a Ett luftfartyg måste vara försett med all flygtrafik- 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 denna flygning.
 - 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 skall 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, ii)
 - iv) underhåll av luftfartyget har utförts i enlighet med dess underhållsprogram.
 - 6.b Före varje flygning 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 i synnerhet 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 underhållits och godkänts för användning av personer eller organisationer som är behöriga att utföra dessa uppgifter. Den undertecknade godkännandeförklaringen måste i synnerhet 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 ett år när det gäller utförlig

underhållsdokumentation. När ett luftfartyg slutgiltigt tas ur bruk gäller en minimiperiod om 90 dagar. 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. ii)
 - iii) Trafikens typ och varaktighet.
- 7.b Kabinbesättningsmedlemmarna måste
- i) ha genomgått utbildning och regelbundna kontroller som garanterar att de har uppnått och bibehållit den kompetensnivå som krävs för att de skall kunna utföra sina säkerhetsuppgifter, och ii)
 - ii) med jämna mellanrum ha bedömts med avseende på medicinsk lämplighet att på ett säkert sätt utöva sina säkerhetsrelaterade befogenheter; 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 garantera luftfartygets drift och säkerhet samt ombordvarande personers och/eller egendoms säkerhet.
- 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, ackumulerad trötthet, sömnbrist, antal genomförda flygningar, nattjänstgöring osv. Viloperioderna måste vara tillräckligt långa för att besättningsmedlemmarna skall 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:

Operatören måste, direkt eller indirekt genom avtal, förfoga över de resurser som är erforderliga med tanke på verksamhetens omfattning. Dessa resurser skall bestå av, men inte begränsas till, följande: luftfartyg, lämpliga lokaler, 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 genomföra och upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram för besättningsmedlemmar och övrig relevant personal.

8.a.3. Operatören måste upprätta en förteckning över minimikrav på utrustning (MEL) eller en likvärdig handling, med hänsyn tagen till följande:

i) Handlingen måste upprättas med hänsyn tagen till 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. ii)

iii) Handlingen måste i förekommande fall baseras på standardförteckningen över minimikrav på utrustning (MMEL) och får inte vara mindre restriktiv än denna.

8.a.4. Operatören måste införa och upprätthålla ett förvaltningssystem som garanterar att dessa grundläggande driftkrav uppfylls samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av systemet. ii)

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 förvaltningssystemet 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 drifthandbok. Denna handbok måste innehålla alla instruktioner, uppgifter och förfaranden avseende samtliga luftfartyg i trafik som är nödvändiga för att den operativa personalen skall kunna utföra sina uppgifter. Begränsningar som avser flygtid, flygtjänstgöringsperioder och viloperioder för besättningsmedlemmarna måste anges. Drifthandboken 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 säkerhetsskydd som är anpassade till luftfartyget och typen av trafik och som i synnerhet omfattar följande:
- i) Säkerheten i cockpit.
 - ii) Checklista för genomsökningsförfarande i luftfartyget.
 - iii) Utbildningsprogram.
 - iv) Skydd av elektroniska system och datorsystem i syfte att förhindra avsiktliga ingrepp i och avsiktlig skadegörelse på systemen. ii)
 - v) Rapportering av olagliga ingrepp.

Om sådana åtgärder för säkerhetsskydd kan ha en negativ inverkan på driftsäkerheten, måste riskerna bedömas och lämpliga förfaranden utarbetas med syftet att minska driftsäkerhetsriskerna; 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 tjänstgöringslistan. För en flygning eller en serie av flygningar måste sådana begränsningar omfatta flygtid, flygtjänstgöringsperioder, tjänstgöringsperioder och anpassade viloperioder. Begränsningarna i tjänstgöringslistan 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.
- 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)
 - ii) Organisationen måste upprätta en organisationshandbok, som berörd personal kan använda och få vägledning av, och som skall 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.

BILAGA V

Kriterier för godkända organ som anges i artikel 9a

1. Organet, dess chef och den personal som skall 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 godkända organet.
2. Organet och den personal som ansvarar för certifieringen skall utföra sitt kontrollarbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och skall 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 skall förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt skall kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med certifieringen; det skall också ha tillgång till nödvändig materiel för extraordinära kontroller.
4. Den personal som är ansvarig för undersökningar skall 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 skall garanteras. Deras ersättning skall 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.”

FINANSIERINGSÖVERSIKT

1. FÖRSLAGETS TITEL

Förslag till förordning om att ersätta förordning (EG) nr 1592/2002 för att utvidga de gemensamma reglerna till att omfatta till drift av luftfartyg, certifiering av flygbesättningar samt säkerheten hos luftfartyg från tredjeland.

2. AKTIVITETSBASERAD FÖRVALTNING/BUDGETERING

0602 – Land-, luft- och sjötransport.

3. BERÖRDA BUDGETPOSTER

3.1. Budgetposter (driftsutgifter och utgifter för tekniskt och administrativt stöd i samband därmed [f.d. B.A-poster]) inklusive följande rubriker:

06 02 01 (Europeiska byrån för luftfartssäkerhet [EASA])

3.2. Åtgärdens och budgetkonsekvensens varaktighet:

Ingen tidsgräns (årligt bidrag)

3.3. Budgettekniska uppgifter (lägg till rader vid behov):

Budgetrubrik	Typ av utgifter		Nya	Deltagande EFTA	Deltagande av ansökarländer	Rubrik i budgetplanen
060201	Icke-oblig. utg.	Diff. ²⁵	NEJ	JA ²⁶	NEJ	Nr 3

²⁵ Differentierade anslag

²⁶ Deltagande från tredjeländer i Europa som är associerade till EASA (Schweiz, Norge och Island).

4. ÖVERBLICK ÖVER RESURSER

4.1. Finansiella resurser

4.1.1. Sammanfattning av åtagandebemyndiganden (ÅB) och betalningsbemyndiganden (BB)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av utgifter	Avsnitt nr		År n	n+1	n+2	n+3	n+4	n+5 och efterföljande budgetår	Totalt
-----------------	------------	--	------	-----	-----	-----	-----	--------------------------------	--------

Driftsutgifter²⁷

Åtagandebemyndiganden (ÅB)	8.1	a	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919
Betalningsbemyndiganden (BB)		b	2,365	2,412	2,461	2,510	2,560	2,611	14,919

Administrativa utgifter inom referensbeloppet²⁸

Tekniskt och administrativt stöd (icke-diff.)	8.2.4	c	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
---	-------	---	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTALT REFERENSBELOPP²⁹

Åtagandebemyndiganden		a+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972
Betalningsbemyndiganden		b+c	2,849	2,906	2,964	3,023	3,084	3,146	17,972

²⁷ Utgifter som inte omfattas av kapitel xx 01 i den berörda rubriken xx.

²⁸ Utgifter som omfattas av artikel xx 01 04 i rubrik xx.

²⁹ Beräknat mot bakgrund av genomsnittskostnaden för EASA:s personal under 2005 inklusive alla utgifter (löner och förmåner, tjänsteresor, utrustning och logi), dvs. 112 260 euro per anställd, indexreglerat med 2 % per år, minus bidraget från tredjeländer i Europa som är associerade till EASA (se tabellen på sidan 3).

Administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet³⁰

Personalresurser och utgifter i samband därmed (icke-diff.) ³¹	8.2.5	d	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119	0,679
Administrativa kostnader utom personalresurser och kostnader i samband därmed, som inte ingår i referensbeloppet (icke-diff.) ³²	8.2.6	e	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327

Total preliminär finansiell kostnad för stödet

ÅB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser	a+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978
BB TOTALT inklusive kostnad för personalresurser	b+c +d+ e	3,009	3,069	3,130	3,192	3,256	3,322	18,978

Samfinansieringsuppgifter

Om förslaget skall samfinansieras av medlemsstaterna eller av andra organ (specifiera), ange den uppskattade samfinansieringsnivån i nedanstående tabell (lägg till ytterligare rader, om det rör sig om flera organ):

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Samfinansierande organ	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n + 5 och efterföljande år	Totalt

³⁰ Utgifter enligt kapitel xx 01 utom artikel xx 01 04 och xx 01 05.

³¹ Se tabell 8.2.5.

³² Se tabell 8.2.6

Tredjeländer i Europa ³³	f	0,146	0,149	0,152	0,155	0,158	0,161	0,922
ÅB TOTALT inklusive samfinansiering	a+c+d +e+f	3,155	3,218	3,282	3,347	3,414	3,483	19,899

4.1.2. Förenlighet med den ekonomiska planeringen

- Förslaget är förenligt med gällande ekonomisk planering.
- Förslaget kräver omfördelningar under den berörda rubriken i budgetplanen.
- Det kan krävas stöd av bestämmelserna i det interinstitutionella avtalet³⁴ (dvs. mekanismen för flexibilitet eller revidering av budgetplanen).

4.1.3. Påverkan på inkomsterna

- Inkomsterna påverkas inte
- Inkomsterna påverkas enligt följande:

miljoner euro (avrundat till en decimal)

Budgetrubrik	Inkomster	Före åtgärden [År n-1]	Situation efter åtgärden							
			[År n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] <small>35</small>		
	a) Inkomster i absoluta belopp									
	b) Förändring av Δ inkomster									

(Om flera inkomstrubriker i budgeten påverkas skall varje rubriks nummer anges i tabellen)

4.2. Personalresurser (heltidsekvivalenter) (inklusive fast anställda, tillfälligt anställda och extern personal) – för närmare uppgifter se punkt 8.2.1.

Tabellen visar de behov EASA (20 tillfälligt anställda) och kommissionen (en tjänsteman) får till följd av att den föreslagna åtgärden genomförs.

³³ Deltagande från tredjeländer i Europa som är associerade till EASA i enlighet med artikel 55 i förordning (EG) nr 1592/2002. Deltagandet uppskattas till 7 % av EASA:s budget, exklusive intäkter från avgifter.

³⁴ Se punkterna 19 och 24 i det interinstitutionella avtalet.

³⁵ Lägg till fler kolumner om så krävs; dvs. om åtgärden vara i mer än sex år.

Årligt behov	År n	n + 1	n + 2	n + 3	n + 4	n+5 och efterf öljand e år
Personal totalt	20	20	20	20	20	20

5. BUDGETTEKNISKA UPPGIFTER OCH MÅL FÖR ÅTGÄRDEN

Uppgifter om förslagets bakgrund skall ges i motiveringen. Detta avsnitt av finansieringsöversikten för rättsakt bör innehålla följande särskilda kompletterande uppgifter:

5.1. Behov på kort eller lång sikt

Den inre lufttransportmarknaden präglas av ett behov av att förbättra den allmänna säkerhetsnivån och ytterligare harmonisera konkurrensvillkoren mellan operatörerna.

5.2. Mervärdet av gemenskapens medverkan, förslagets förenlighet med andra finansieringsinstrument och eventuella synergieffekter

Genom enhetligt tillämpade obligatoriska gemenskapsregler kommer den eftersträvade harmoniseringen att uppnås.

5.3. Aktivitetsbaserade mål, förväntade resultat och tillhörande indikatorer för förslaget

Att harmonisera drift av luftfartyg, pilotcertifiering och säkerheten hos luftfartyg från tredjeländer. Ökad luftfartssäkerhet kommer att gynna allmänheten, oavsett om man befinner sig på marken eller ombord på ett flygplan. Operatörer kommer att gynnas av att konkurrensvillkoren harmoniseras. Slutligen kommer det automatiska erkännandet av certifikat för flygbesättningar att öka rörligheten för den yrkeskategorin, vilket både gynnar flygbesättningarna och arbetsgivarna.

5.4. Genomförandebestämmelser (preliminära)

Ange hur åtgärden skall genomföras³⁶.

Centraliserad förvaltning

³⁶ Vid fler än en metod lämna kompletterande uppgifter i avsnittet "Anmärkningar" i denna punkt.

- Direkt av kommissionen.
- Indirekt genom utläggning på:
 - Genomförandeorgan
 - Av gemenskaperna inrättade organ som avses i artikel 185 i budgetförordningen.
 - Nationella organ inom den offentliga sektorn/organ med offentliga förvaltningsuppgifter.
- Gemensam eller decentraliserad förvaltning**
 - Med medlemsstater
 - Med tredjeland
- Gemensam förvaltning med internationella organisationer (specificera)**

Anmärkningar:

Kommissionen och EASA kommer att gemensamt medverka vid genomförandet av de åtgärder som införs genom den här förordningen.

6. ÖVERVAKNING OCH UTVÄRDERING

6.1. Metoder för övervakning

Varje år skall EASA:s verksamhet övervakas och utvärderas med den årliga verksamhetsberättelsen som underlag för det föregående året och arbetsprogrammet för det kommande året. EASA:s styrelse antar dessa två dokument och skickar dem till Europaparlamentet, rådet, kommissionen, revisionsrätten och medlemsstaterna.

6.2. Utvärdering

6.2.1. Förhandsutvärdering

I enlighet med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1592/2002 bad kommissionen EASA om ett yttrande om utvidgningen av förordningen till att även omfatta drift av luftfartyg, certifiering av flygbesättningar samt säkerheten hos luftfartyg från tredjeland. I enlighet med sina interna regler och internationell praxis på området samrådde EASA med samtliga berörda parter och beaktade deras synpunkter innan den avgav sitt yttrande. Den 27 april 2004 lade EASA på sin hemsida (www.easa.eu.int) ut ett samrådsdokument om ”tillämpning av grundprinciperna och grundläggande krav för piloters kompetens och luftfart samt för reglering av luftfartyg från tredjeland som drivs av operatörer från tredjeland” (NPA nr 2/2004). Mellan den 30 april och 31 juli 2004 lämnades 1 695 kommentarer till dokumentet från 93 enskilda personer, nationella myndigheter, företag och organisationer. En överväldigande majoritet av de tillfrågade stödde

förslaget att införa gemensamma regler för drift av luftfartyg, certifiering av flygbesättningar samt säkerheten hos luftfartyg från tredjeland. Med de inkomna synpunkterna som underlag, undersökte EASA frågan och skickade den 15 december 2004 ett yttrande till kommissionen (yttrande nr 3/2004).

- Kommissionen undersökte följderna av att utvidga de gemensamma reglerna till drift av luftfartyg, certifiering av flygbesättningar samt säkerheten hos luftfartyg från tredjeland för att kontrollera om det var lämpligt och hur det skulle ske i praktiken. Kommissionens undersökning gav stöd åt lagstiftaren, de berörda parterna och EASA, som samtliga ville utvidga räckvidden för förordning (EG) nr 1592/2002 till att omfatta dessa områden.

6.2.2. *Åtgärder som vidtagits som följd av en interimis-/efterhandsutvärdering (lärdom från tidigare erfarenheter)*

6.2.3. *Villkor för och tidsintervall mellan framtida utvärderingar*

Vart femte år genomförs en oberoende extern utvärdering av hur EASA har uppfyllt sina åtaganden och av hur de gemensamma reglerna och EASA:s arbete påverkat den allmänna säkerhetsnivån inom luftfarten.

7. BESTÄMMELSER OM BEDRÄGERIBEKÄMPNING

Den verkställande direktören skall genomföra byråns budget. Varje år skall han eller hon presentera en detaljerad sammanställning för kommissionen, revisionsrätten och EASA:s styrelse av föregående års intäkter och utgifter. Kommissionens internrevisor har dessutom samma befogenheter i fråga om EASA som för andra avdelningar inom kommissionen och EASA har ett internt revisionssystem som liknar kommissionens.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1073/1999 av den 25 maj 1999 om utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) och det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (OLAF) tillämpas utan förbehåll för EASA.

8. NÄRMARE UPPGIFTER OM RESURSER

8.1. Mål och finansiella behov för förslaget

Åtagandebemyndiganden i miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

(Ange måls, åtgärdernas och resultatens rubriker)	Resultat	Genomsnittliga kostnader	År n		År n+1		År n+2		År n+3		År n+4		År n+5 och efterföljande år		TOTALT	
			Antal genomförande/resultat	Totala kostnader	Antal genomförande/resultat	Totala kostnader	Antal genomförande/resultat	Totala kostnader	Antal genomförande/resultat	Totala kostnader	Antal genomförande/resultat	Totala kostnader	Antal genomförande/resultat	Totala kostnader	Antal genomförande/resultat	Totala kostnader
DRIFTSMÅL NR 1 ³⁷	Utveckling av gemensamma regler om drift av luftfartyg, pilotcertifiering och säkerheten hos luftfartyg från tredjeländer															
Åtgärd 1	Bestämmelser		1,168		1,191		1,215		1,240		1,264		1,290			7,368
Åtgärd 2	Standardisering		1,197		1,221		1,245		1,270		1,295		1,321			7,548
Åtgärd 3	Tekniskt stöd		0,484		0,494		0,504		0,514		0,524		0,534			3,053
Delsumma mål 1			2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146			17,972
TOTALKOSTNAD			2,849		2,906		2,964		3,023		3,084		3,146			17,972

³⁷ Enligt beskrivningen i avsnitt 5.3.

8.2. Administrativa utgifter

Dessa utgifter täcks av de anslag som årligen tilldelas den handläggande avdelningen inom kommissionen.

8.2.1. Antal och typ av personal

Typ av tjänster		Personal som krävs för att förvalta åtgärden (befintliga plus ev. ytterligare personalresurser) (antal tjänster/heltidsekvivalenter)					
		År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5
Fast anställd ³⁸ (XX 01 01) (ny tjänst)	A*/ AD	1	1	1	1	1	1
	B*, C*/ AST						
Personal som finansieras ³⁹ via artikel XX 01 02							
Övrig personal som finansieras ⁴⁰ via artikel XX 01 04/05							
TOTALT							

8.2.2. Beskrivning av de arbetsuppgifter som den planerade åtgärden för med sig

Förberedelse av tekniska regler och förordningar samt genomförande av dessa förordningar, inklusive tekniskt och administrativt stöd samt standardiseringsinspektioner.

8.2.3. Rekrytering (bland personal som omfattas av tjänsteföreskrifterna)

(Vid olika rekryteringsalternativ ange antalet tjänster för var och en av dem.)

Tjänster som för närvarande är avsedda för förvaltning av det program som skall ersättas eller förlängas.

Tjänster som på förhand har tillsatts inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för år n.

X Tjänster som kommer att begäras inom ramen för det kommande förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget.

³⁸ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

³⁹ Denna kostnad ingår INTE i referensbeloppet.

⁴⁰ Denna kostnad ingår i referensbeloppet.

- Tjänster som skall omfördelas med hjälp av befintlig personal i förvaltningsfunktionen (intern omfördelning).
- Tjänster som krävs för år n, men som inte planerats inom ramen för förfarandet för den årliga politiska strategin/det preliminära budgetförslaget för det året.

8.2.4. Övriga administrativa utgifter som ingår i referensbeloppet (11 01 04/05 – Administrativa utgifter)

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Budgetrubrik (nummer och beteckning)	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och efterföljande år	TOTALT
1. Tekniskt och administrativt stöd (inklusive personalkostnader i samband därmed)	0,484	0,494	0,504	0,514	0,524	0,534	3,053
Genomförandeorgan ⁴¹							
Annat tekniskt eller administrativt stöd							
internt							
externt							
Totalt tekniskt och administrativt stöd							

8.2.5. Personalkostnader och utgifter i samband därmed som inte ingår i referensbeloppet.

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

Typ av personal	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och efterföljande år
Fast och tillfälligt anställda (XX 01 01)	0,108	0,110	0,112	0,114	0,116	0,119
Personal som finansieras via artikel XX 01 02 (extra- och kontraktsanställd personal, nationella experter osv.) (ange budgetrubrik)						
Summa personalkostnader och utgifter i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)						

⁴¹ V.g. hänvisa till den finansieringsöversikt för rättsakt som gäller för de berörda verkställande organen.

Beräkning – Fast och tillfälligt anställda*I förekommande fall skall det hänvisas till punkt 8.2.1*

En fast anställd motsvarande 108 000 euro (2005), indexreglerat med 2 % per år.

Beräkning – Personal som finansieras enligt artikel XX 01 02*I förekommande fall skall det hänvisas till punkt 8.2.1*

8.2.6. Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Miljoner euro (avrundat till tre decimaler)

	År n	År n+1	År n+2	År n+3	År n+4	År n+5 och efterf öljand e år	TOTALT
XX 01 02 11 01 – Tjänsteresor							
XX 01 02 11 02 – Möten och konferenser							
XX 01 02 11 03 – Kommittéer ⁴²	0,052	0,053	0,054	0,055	0,056	0,057	0,327
XX 01 02 11 04 – Studier och samråd							
XX 01 02 11 05 – Informationssystem							
2. Summa övriga administrativa utgifter (XX 01 02 11)							
3. Övriga utgifter av administrativ art (med hänvisning till budgetrubrik)							
Summa administrativa kostnader, utom personalresurser och kostnader i samband därmed (som INTE ingår i referensbeloppet)							

Beräkning – Övriga administrativa utgifter som inte ingår i referensbeloppet

Möten i den kommitté som inrättas enligt artikel 54 i förordning 1592/2002, beräknat på två möten med 40 deltagande experter årligen, motsvarande 650 euro per möte och expert (2005), indexreglerat med 2 % per år.

⁴² Ange typ av kommitté och grupp som den tillhör.