



Bruxelles, den 7.12.2015
COM(2015) 599 final

ANNEX 1

BILAG

**Dokument om det europæiske program for luftfartssikkerhed
Anden udgave**

til

RAPPORT TIL EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET

Det europæiske program for luftfartssikkerhed

Indholdsfortegnelse

1.	EUROPÆISKE SIKKERHEDSPOLITIKKER OG -MÅL.....	5
1.1.	Det Europæiske Agentur for Luftfartssikkerhed.....	5
1.2.	Den europæiske sikkerhedslovgivning	5
1.2.1.	Opbygningen af den europæiske sikkerhedslovgivning	5
1.2.2.	Forordning (EF) nr. 216/2008 og tilhørende regler	7
1.2.3.	Undersøgelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart.....	9
1.2.4.	Indberetning, analyse og opfølgning på begivenheder i civil luftfart	9
1.2.5.	EU-liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i EU	10
1.3.	Sikkerhedsansvar og -ansvarliggørelse i Den Europæiske Union	10
1.3.1.	Beslutningsprocessen i Den Europæiske Union	10
1.3.2.	Luftfartssikkerhedskompetencer og ansvar inden for EU's sikkerhedssystem	11
1.4.	Undersøgelse af havarier og hændelser.....	17
1.4.1.	De gældende regler	17
1.4.2.	Sikkerhedsanbefalinger	17
1.4.3.	Samarbejde med andre enheder	18
1.5.	Håndhævelse	18
1.5.1.	Håndhævelse over for medlemsstaterne.....	18
1.5.2.	Håndhævelse over for regulerede erhvervsorganisationer	19
2.	EU-STYRING AF SIKKERHEDSRISICI	20
2.1.	Sikkerhedskrav til organisationer og myndigheder.....	20
2.2.	Sikkerhedsrisikostyring på EU-plan: procedure ved udarbejdelse og ajourføring af EPAS	21
2.2.1	Identifikation af sikkerhedsproblemer	22
2.2.2	Identifikation af sikkerhedsproblemer	22
2.2.3	Fastlæggelse og programmering af sikkerhedsforanstaltninger.....	23
2.2.4	Gennemførelse og opfølgning.....	24
2.2.5	Sikkerhedspræstationer	25
2.3.	Aftale om sikkerhedsindsats	25
2.3.1	Aftale om organisationers sikkerhedspræstationer	25
2.3.2	Aftale om medlemsstaternes sikkerhedspræstation på EU-plan	26
3.	EU-SIKKERHEDSKONTROL	27
3.1	Tilsyn med sikkerhed	27
3.1.1	Overvågning af gennemførelsen af reglerne i medlemsstaterne	27
3.1.2	Tilsyn med certificerede organisationer.....	27
3.2	Indsamling, analyse og udveksling af sikkerhedsdata	27

3.3	Sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsyn på de områder, der giver anledning til størst bekymring, eller hvor der er størst behov.....	28
3.3.1	Sikkerhedsdatabaseret målretning af overvågningen af medlemsstaterne.....	28
3.3.2	Sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsynet med luftfartssektoren.....	29
4.	FREMME AF SIKKERHED I EU	30
4.1	Aktiviteter på EU-plan	30
4.1.1	Sikkerhedskommunikation.....	30
4.1.2	Det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ (ESSI)	31
4.2	Internationalt samarbejde på EU-plan.....	32
4.3	Aktiviteter på EU-plan	32
4.3.1	Common Training Initiative Group (CTIG)	33
4.3.2	Uddannelsesbegreb	33
	Liste over forkortelser	34

INDLEDNING

Dette dokument omhandler det europæiske program for luftfartssikkerhed, og der redegøres heri detaljeret for det gældende integrerede sæt EU-bestemmelser på området samt for de aktiviteter og procedurer, der indgår i forvaltningen af sikkerheden inden for den civile luftfart på EU-plan.

Det europæiske program for luftfartssikkerhed er i funktionel forstand modstykket på EU-plan til det statslige sikkerhedsprogram, der er beskrevet i bilag 19 til Chicagokonventionen.

Det er ikke hensigten, at dokumentet om det europæiske program for luftfartssikkerhed skal erstatte dokumenterne om medlemsstaternes sikkerhedsprogrammer, men snarere supplere dem.

Dokumentet om det europæiske program for luftfartssikkerhed beskriver, hvordan luftfartssikkerheden forvaltes fra et EU-perspektiv. Eftersom mange regler og aktiviteter vedrørende luftfartssikkerhed i dag henholdsvis vedtages og koordineres på EU-plan, bør medlemsstaterne i deres egne dokumenter om statslige sikkerhedsprogrammer henvise til dokumentet om det europæiske program for luftfartssikkerhed med henblik på at redegøre fyldestgørende for, hvordan de forvalter luftfartssikkerheden på deres eget nationale område. EU har fastlagt lovgivning på visse luftfartssikkerhedsområder, og uden inddragelse af EU-dimensionen er det ikke muligt for medlemsstaterne at beskrive, hvordan de forvalter sikkerheden nationalt. På visse områder er landenes ansvar under Chicagokonventionen desuden overført til EU. I dokumentet om det europæiske program for luftfartssikkerhed forklares det desuden, hvordan EU adresserer de internationale forpligtelser, der er resultatet af denne uddelegering af ansvar.

Dokumentet om det europæiske program for luftfartssikkerhed er tilpasset til formatet og strukturen i beskrivelsen af de statslige sikkerhedsprogrammer som beskrevet i bilag 19 til Chicagokonventionen.

Det europæiske program for luftfartssikkerhed skal sikre, at systemet til forvaltning af luftfartssikkerheden i Den Europæiske Union muliggør opretholdelse af det højeste mulige ensartede sikkerhedsniveau i hele EU, som til stadighed forbedres, samtidigt med at der tages hensyn til andre relevante mål, f.eks. miljøbeskyttelse.

Ved at beskrive de procedurer, der anvendes til fælles forvaltning af sikkerheden på EU-plan, og navnlig, hvordan Europa-Kommissionen, medlemsstaterne og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur samarbejder for at påvise sikkerhedsmangler og træffe passende foranstaltninger til at minimere sikkerhedsrisici, bidrager dokumentet om det europæiske program for luftfartssikkerhed til at nå de høje EU-sikkerhedsmål, som er opstillet på EU-plan. Programmet sikrer derfor, at alle de deltagende parter er bekendt med deres ansvar, og at alle regler og procedurer til fremme af luftfartssikkerheden er på plads, og det bidrager således til at forebygge havarier i og uden for EU.

1. EUROPÆISKE SIKKERHEDSPOLITIKKER OG -MÅL

1.1. Det Europæiske Agentur for Luftfartssikkerhed

Den europæiske luftfartssikkerhedspolitik er det sæt retsregler og procedurer, der er på plads i Den Europæiske Union for at sikre et højt sikkerhedsniveau. Den fremmer harmoniserede regler og letter fri bevægelighed for produkter, tjenesteydelser og personer inden for den civile luftfart.

Den europæiske luftfartssikkerhedspolitik har til formål at sikre, at de regler og procedurer, der bidrager til forvaltning af luftfartssikkerheden i Den Europæiske Union, gør det muligt at nå det højst mulige sikkerhedsniveau generelt i hele EU og til stadighed at højne det, samtidigt med at der tages hensyn til andre relevante mål, f.eks. miljøbeskyttelse. I indsatsen for at nå et højt sikkerhedsniveau støttes Den Europæiske Union af medlemsstaterne, hvis nationale luftfartssikkerhedspolitikker bidrager til at nå den europæiske luftfartssikkerhedspolitikks overordnede mål.

Luftfartssikkerhedssystemet er baseret på et tæt samarbejde mellem Europa-Kommissionen, Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (i det følgende "EASA" eller "agenturet"), medlemsstaterne og de virksomheder, der er aktive på det europæiske luftfartsmarked.

Det høje og ensartede beskyttelsesniveau for EU-borgere og de rejsende bygger hovedsageligt på vedtagelsen af fælles sikkerhedsregler og foranstaltninger, der sikrer, at produkter, personer og organisationer¹ i EU efterlever sådanne regler.

Dette system suppleres af grundige havari- og hændelsesundersøgelser, der gør det muligt at påvise sikkerhedsmangler og træffe foranstaltninger til at afhjælpe disse mangler. Den europæiske luftfartssikkerhedspolitik omfatter også brug af mere proaktive og evidensbaserede foranstaltninger, der tager sigte på at identificere de risici, der frembyder den største risiko, og iværksættelse af tiltag, der reducerer sådanne risici.

1.2. Den europæiske sikkerhedslovgivning

1.2.1. Opbygningen af den europæiske sikkerhedslovgivning

I henhold til artikel 4, stk. 2, litra g), i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde er transport en delt kompetence mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater. Artikel 100, stk. 2, i denne traktat gør det endvidere muligt for Europa-Parlamentet og Rådet at fastsætte egnede bestemmelser om lufttransport på forslag fra Kommissionen.

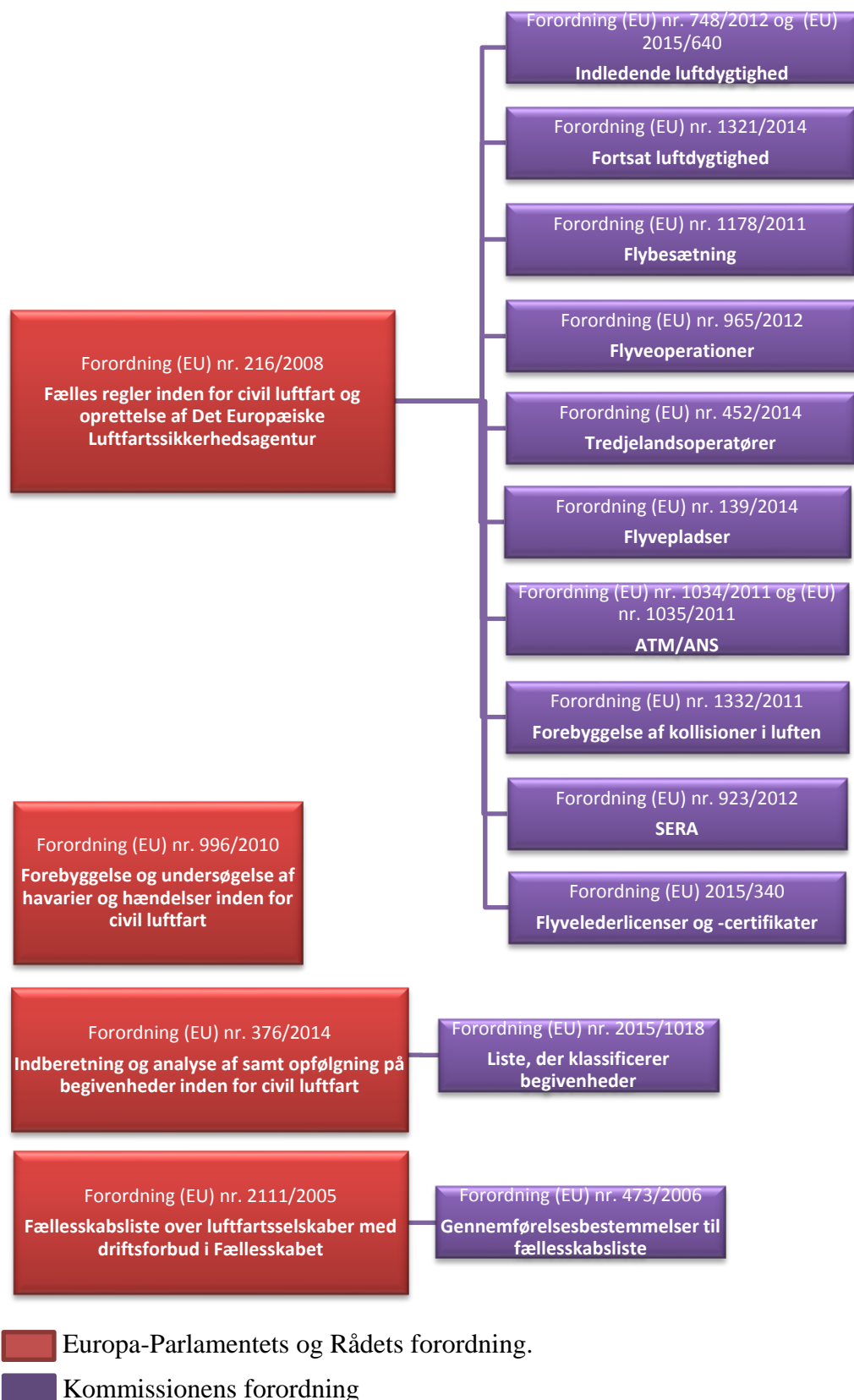
De retlige krav på luftfartssikkerhedsområdet kan derfor fastsættes på EU-plan ved vedtagelse af EU-lovgivning.

EU-lovgivningen om civil luftfartssikkerhed består af Europa-Parlamentets og Rådets forordninger, som om nødvendigt er suppleret med Kommissionens gennemførelsesforordninger. Der indgår i de relevante retsakter mekanismer til evaluering af lovgivningens gennemførelse og virkning, som kan resultere i revision af denne lovgivning.

Nedenstående diagram opsummerer den gældende luftfartssikkerhedslovgivning, der er vedtaget på EU-plan.

¹ Ved organisationer forstås i dette dokument erhvervsorganisationer, der leverer luftfartsprodukter eller -tjenester.

Diagram 1. Gældende EU-lovgivning på luftfartssikkerhedsområdet



Nærmere oplysninger om den gældende EU-lovgivning om luftfartssikkerhed er tilgængelige på EUR-Lex-webstedet i registeret over EU-lovgivning, kapitel [07.40.30²](#).

1.2.2. Forordning (EF) nr. 216/2008 og tilhørende regler

1.2.2.1. Lovgivningskrav

Forordning (EF) nr. 216/2008³ er den centrale retsakt i EU's luftfartssikkerhedssystem. Den skal sikre, at der fastlægges og opretholdes et højt ensartet sikkerhedsniveau for den civile luftfart i Europa og fastsætter til det formål fælles regler for civil luftfart. Med denne forordning muliggøres også gensidig anerkendelse af certifikater, der indføres en standardinspektionsprocedure, der skal sikre, at medlemsstaterne overholder reglerne, og Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur oprettes.

Forordning (EF) nr. 216/2008 definerer "væsentlige krav", hvormed der fastsættes ambitiøse mål og omfattende forpligtelser for myndigheder, personer og organisationer med henblik på at nå målet med forordning (EF) nr. 216/2008. Med de væsentlige krav gennemføres de standarder og den anbefalede praksis, der er omhandlet i bilagene til Chicagokonventionen. Kravene vedrører luftfartsprodukter, produktdele og apparatur, operatører, der er aktive inden for lufttransport, samt piloter og personer, produkter og organisationer, der henholdsvis indgår i og medvirker til uddannelse og medicinsk undersøgelse, flyvepladser samt lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester (ATM/ANS) inden for det luftrum, som EU-traktaten finder anvendelse på.

Som led i anvendelsen af forordning (EF) nr. 216/2008 har Europa-Kommissionen vedtaget gennemførelsesforordninger, herunder dem, der er angivet i diagrammet i afsnit 1.2.1.

Alle disse regler gælder umiddelbart i medlemsstaterne og kræver ikke nationale gennemførelsesforanstaltninger.

I Den Europæiske Union er det i første række medlemsstaternes ansvar, at EU-retten anvendes. De fleste af de certificerings- og tilsynsopgaver, der er fastsat krav om ved forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil, varetages derfor på nationalt plan af de kompetente nationale myndigheder. I visse klart definerede tilfælde er det dog EASA, der er den kompetente myndighed, og som har beføjelse til at udstede certifikater og træffe de tilhørende håndhævelsesforanstaltninger.

1.2.2.2. Foranstaltninger truffet af EASA

Gennemførelsen af forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesforordningerne hertil understøttes om nødvendigt af certificeringsspecifikationer (CS), acceptable måder for overensstemmelse (AMC) og vejledende materiale (GM).

CS'er er ikkebindende tekniske standarder, der er vedtaget af agenturet, og som angiver, hvordan der sikres efterlevelse af forordning (EF) nr. 216/2008 og

<http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>; Transportpolitik; lufttransport; sikkerhed i luften.

³ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EØS-relevant tekst); (EUT L 79 af 19.3.2008, s. 1).

gennemførelsesbestemmelserne hertil, og som kan anvendes af organisationerne med henblik på certificering.

AMC'er er ikkebindende standarder, der er vedtaget af agenturet, og som kan anvendes af personer og organisationer for at sikre overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil eller med CS'erne. Når AMC'erne er efterlevet, anses de tilhørende krav i gennemførelsesbestemmelserne eller i CS'erne for at være opfyldt.

GM er ikkebindende materiale, der er udarbejdet af agenturet, og som bidrager til at illustrere betydningen af et krav eller en specifikation, og det anvendes til at understøtte den praktiske gennemførelse af forordning (EF) nr. 216/2008 med tilhørende gennemførelsesbestemmelser samt af CS'erne og AMC'erne.

1.2.2.3. Flexibilitetsordninger

Luftfart er en kompleks aktivitet, hvorfor reglerne ikke kan dække alle situationer, og der kræves en vis fleksibilitet for at gøre det muligt at gennemføre aktiviteter, samtidigt med at der opretholdes et passende sikkerhedsniveau.

Forordning (EF) nr. 216/2008 indeholder til dette formål bestemmelser, der gør det muligt for medlemsstaterne at:

- træffe øjeblikkelige foranstaltninger for at tage hånd om et sikkerhedsproblem
- indrømme dispensationer i tilfælde af uforudsete operationelle problemer af hastende karakter eller operationelle behov af begrænset varighed
- indrømme dispensationer fra kravene i gennemførelsesbestemmelserne til forordning (EF) nr. 216/2008, forudsat at dette ikke medfører en forringelse af sikkerhedsniveauet.

Afhængigt af typen af foranstaltninger, der træffes, skal EASA, Europa-Kommissionen og de andre medlemsstater underrettes herom. I de fleste tilfælde er EASA ansvarligt for at vurdere underretningerne og på den baggrund formulere henstillinger til Europa-Kommissionen, som træffer endelig afgørelse med henblik på at opnå et højt ensartet sikkerhedsniveau og lette det indre markeds funktion.

De flexibilitetsforanstaltninger, der træffes eller foreslås af medlemsstaterne på grundlag af flexibilitetsbestemmelserne, evalueres ikke kun ud fra ækvivalensen af deres sikkerhedsværdi eller sikkerhedsværdien af de betingelser, der er knyttet til dem, men også ud fra de dispensationsbegrundelser, der anføres.

1.2.2.4. Forordning (EF) nr. 216/2008 og de tilhørende regler

De fleste retlige krav i forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil er præskriptive regler, dvs. regler, der fokuserer på bestemte midler til at nå et givet mål. Den præskriptive tilgang, som indtil videre har været en international standard, gjorde det muligt for EU at nå frem til de nuværende gode sikkerhedspræstationer. Præskriptive regler sikrer endvidere retssikkerhed og enkel kontrol med overholdelse.

Erfaringerne har imidlertid vist, at overholdelse af den præskriptive regulering ikke altid alene kan garantere sikkerheden, og at den måske ikke i tilstrækkelig grad tager højde for risici, der går på tværs af forskellige luftfartsområder. Hertil kommer, at præskriptive detaljerede regler ikke nødvendigvis stemmer overens med behovene i visse sektorer, f.eks. de små og mellemstore virksomheder og almindelig luftfart, da de kan anses for at være for omfattende og komplekse. For visse dele af luftfartssektoren kan de præskriptive regler bremse

sikkerhedsforbedringer og gennemførelse af effektivitetsforbedringer på grund af deres fokus på krav om specifikke metoder og løsninger snarere end resultater, og fordi de ikke levner meget plads til fleksibilitet.

Den Europæiske Union er derfor på bestemte områder begyndt at vedtage retlige krav, hvormed der fokuseres på krævede resultater, og som sikrer fleksibilitet, der virker fremmede for resultaterne. Sådanne "resultatbaserede regler" er bl.a. blevet vedtaget for håndtering af risiko for træthed og udformning af luftdygtighedsstandarder.

Myndigheder og organisationer har desuden mulighed for at foreslå alternative måder for overensstemmelse, dvs. andre måder end dem, der er fastsat ved forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Der kan være tale om forslag til alternativer til eksisterende AMC'er, eller forslag om måder, hvorpå der kan sikres overensstemmelse, når EASA ikke har vedtaget en tilhørende AMC. De giver de regulerede enheder fleksibilitet, således at der kan findes andre måder til at nå målet med forordningen. Dette skal demonstreres og godkendes.

Den Europæiske Union forventes i givet fald at gøre mere brug af resultatbaserede retlige krav i fremtiden – hvad enten den vedtager ny lovgivning eller ændrer eksisterende lovgivning.

1.2.3. Undersøgelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart

De regler, der anvendes på undersøgelse af havarier og hændelser, er fastsat på EU-plan ved forordning (EU) nr. 996/2010⁴. Den sikrer, at undersøgelserne vedrørende luftfartssikkerheden i EU er præget af en høj grad af effektivitet, hensigtsmæssighed og kvalitet. Det eneste mål er forebyggelse af fremtidige havarier og hændelser, uden at det fører til placering af skyld eller erstatningsansvar. Den sikrer en yderligere styrkelse af samarbejdet mellem myndigheder, der gennemfører sikkerhedsundersøgelser, gennem oprettelsen af det europæiske net af den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder (ENCASIA) og fastsætter bestemmelser om lagring af sikkerhedsanbefalinger og opfølgning heraf i en EU-database.

[Afsnit 1.4](#) indeholder flere oplysninger om undersøgelsesprocedurer vedrørende havarier og hændelser i Den Europæiske Union.

1.2.4. Indberetning, analyse og opfølgning på begivenheder i civil luftfart

Forordning (EU) nr. 376/2014⁵ omfatter regler om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder. Denne lovgivning fastsætter krav, der skal fremme indberetning. Den fastsætter også forpligtelser for sektoren, for medlemsstaterne og for EASA til at indsamle oplysninger om og analysere begivenheder med henblik på at støtte deres sikkerhedsforvaltningsprocedurer. Den sikrer endelig, at oplysningerne beskyttes på passende vis og udveksles mellem medlemsstaterne og EASA.

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF (EØS-relevant tekst); (EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35).

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 (EØS-relevant tekst); (EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18).

Disse regler beskrives nærmere i [afsnit 3.2](#).

1.2.5. EU-liste over luftfartsselskaber med driftsforbud i EU

Forordning (EF) nr. 2111/2005⁶ fastsætter regler om udarbejdelse og offentliggørelse af en EU-liste, baseret på fælles kriterier, over luftfartsselskaber, der af sikkerhedsgrunde er underlagt et driftsforbud i EU. [Listen over luftfartsselskaber med driftsforbud](#)⁷, der er vedtaget på grundlag af den nævnte forordning, er anført i Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006⁸ og har derfor retskraft i EU-medlemsstaterne. Denne liste opdateres løbende.

Til opdatering af listen bistår Kommissionen af "Udvalget for luftfartssikkerhed", der er sammensat af tekniske luftfartssikkerhedsekspertter fra alle EU-medlemsstaterne (samt Island, Norge og Schweiz) og ledes af Kommissionen. Udvalget for luftfartssikkerhed vedtager sine udtalelser med kvalificeret flertal⁹ på forslag af Kommissionen.

En beslutning om at optage et luftfartsselskab på listen eller fjerne det (eller en gruppe af luftfartsselskaber i samme stat) træffes på grundlag af de fælles sikkerhedskriterier, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 2111/2005. Med disse kriterier tages der f.eks. hensyn til forekomsten af sikkerhedsmangler hos luftfartsselskabet, manglende evne eller vilje hos et luftfartsselskab eller myndigheder, der er ansvarlige for tilsynet hermed, til at træffe foranstaltninger til afhjælpning af sikkerhedsmangler, driftsforbud, der er pålagt at tredjelands, revisionsrapporter, der er udarbejdet af tredjelands eller internationale organisationer (ICAO) og veldokumenterede oplysninger vedrørende havarier. Alle kriterier er baseret på internationale luftfartssikkerhedsstandarder.

1.3. Sikkerhedsansvar og -ansvarliggørelse i Den Europæiske Union

1.3.1. Beslutningsprocessen i Den Europæiske Union

Artikel 100, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde gør det blandt andet muligt at iværksætte foranstaltninger til forbedring af luftfartssikkerheden, der skal vedtages af Europa-Parlamentet og Rådet efter den almindelige lovgivningsprocedure og efter høring af Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget.

Lovgivning af denne art foreslås af Europa-Kommissionen, som har initiativretten, og forelægges for Europa-Parlamentet og Rådet, der ofte omtales som medlovgiverne. Europa-Parlamentet, der vælges af EU-borgerne, og Rådet, som er sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne, kan ændre Kommissionens tekst i overensstemmelse med kravene i

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet og oplysning til passagerer om det transporterende luftfartsselskabs identitet, samt ophævelse af artikel 9 i direktiv 2004/36/EF (EØS-relevant tekst); (EUT L 344 af 27.12.2005, s. 15).

Der findes yderligere oplysninger på: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm

⁸ Kommissionens forordning (EF) nr. 474/2006 af 22. marts 2006 om opstilling af fællesskabslisten over luftfartsselskaber med driftsforbud i Fællesskabet i henhold til kapitel II i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 2111/2005 (EØS-relevant tekst); (EUT L 84 af 23.3.2006, s. 14).

⁹ Detaljer om proceduren er fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) No 182/2011 af 16. februar 2011 om de generelle regler og principper for, hvordan medlemsstaterne skal kontrollere Kommissionens udøvelse af gennemførelsesbeføjelser (EUT L 55 af 28.2.2011, s. 13).

traktaterne. Vedtagelse af medlovgiverne forudsætter, at der i sidste ende er enighed om den pågældende tekst.

Når både Europa-Parlamentet og Rådet har godkendt den endelige tekst, undertegnes den af formændene og generalsekretærene for begge institutioner. Efter undertegnelsen offentliggøres teksterne i Den Europæiske Unions Tidende.

Forordningerne er umiddelbart bindende i EU fra den dato, der er angivet i den udgave, der offentliggøres i Den Europæiske Unions Tidende.

Retsakter, der vedtages efter ovenstående procedure, kan omfatte delegerede beføjelser og gennemførelsesbeføjelser for Kommissionen. Kommissionen har kun sådanne beføjelser, hvis det er fastsat i basisretsakten.

Der fastsættes oftest gennemførelsesbeføjelser, men Kommissionen skal dog forinden forelægge udkast hertil for et udvalg, der er sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne. Udvalget afgiver udtalelse om Kommissionens foreslåede foranstaltninger. Virkningen af disse udtalelser varierer afhængigt af den særlige procedure, der er angivet i den pågældende retsakt. Ud over den kontrol, der udøves af medlemsstaterne gennem udvalgene, kan Kommissionens gennemførelsesbeføjelser også være underlagt supplerende kontrol fra Europa-Parlamentets og Rådets side.

Hvad angår sikkerheden i den civile luftfart, kan der være tale om tre udvalg:

- "EASA-udvalget", som har kompetence til at afgive udtalelser om udkast til gennemførelsesforordninger til forordning (EF) nr. 216/2008 og (EU) nr. 376/2014
- "Udvalget for luftfartssikkerhed", som deltager i ajourføringen af listen over luftfartsselskaber med driftsforbud i henhold til forordning (EF) nr. 2111/2005
- "Udvalget for det Fælles Luftrum", som har kompetence med hensyn til ATM- og ANS-reglerne.

Traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde giver også mulighed for at delegerede beføjelser til Kommissionen (artikel 290). Delegeringer af denne art er omhandlet i visse senere forordninger. De er imidlertid endnu ikke blevet anvendt af Kommissionen.

1.3.2. Luftfartssikkerhedskompetencer og ansvar inden for EU's sikkerhedssystem

1.3.2.1. Oversigt over kompetencer og ansvar inden for EU's sikkerhedssystem

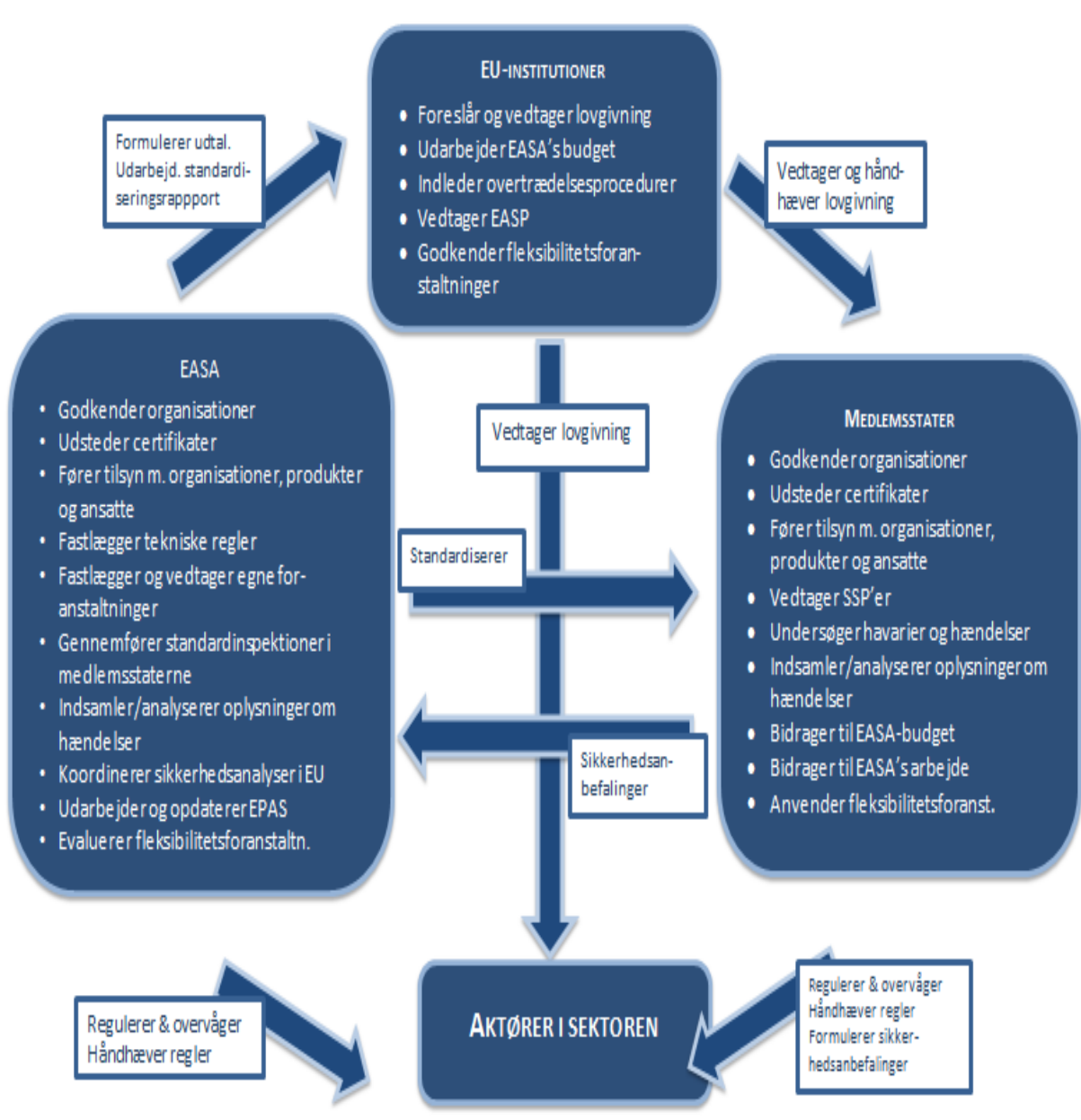
Diagram 2. Kompetente myndigheder i henhold til EU-regler

Kompetenceområde	MEDLEMSSTATER	EASA
Luftdygtighed og miljø	Luftdygtighedscertificering af (individuelle) luftfartøjer	Typecertificering af luftfartøjer, motorer og propeller
	Støjattest for luftfartøjer	Certificering af dele og apparatur
		Godkendelse af konstruktionsorganisationer
	Godkendelse af produktionsorganisationer	Godkendelse af produktionsorganisationer i tredjelande Godkendelse af produktionsorganisationer, der er placeret i en medlemsstat, på

		anmodning fra en medlemsstat
	Godkendelse af vedligeholdelsesorganisationer	Godkendelse af vedligeholdelsesorganisationer i tredjelande
	Godkendelse af organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed	Godkendelse af organisationer til sikring af vedvarende luftdygtighed i tredjelande
	Autorisering af certificeringspersonale	
	Godkendelse af uddannelsesorganisationer for certificeringspersonale	Godkendelse af uddannelsesorganisationer for certificeringspersonale i tredjelande
Flyveoperationer	Certificering af erhvervsmæssige luftfartsoperatører	Godkendelse af operatører i tredjelande
Flybesætning og medicin	Autorisering og medicinsk certificering af piloter	
	Attestering af kabinebesætning	
	Godkendelse af pilotuddannelsesorganisationer	Godkendelse af pilotuddannelsesorganisationer i tredjelande
	Godkendelse af flyvemedicinske centre	Godkendelse af flyvemedicinske centre i tredjelande
	Certificering af FSTD'er	Certificering af FSTD'er: - der benyttes af uddannelsesorganisationer, som er certificeret af EASA - placeret i et tredjeland - placeret i en medlemsstat på anmodning fra en medlemsstat
	Certificering af instruktører og kontrollanter og af flyvelæger	
ATM/ANS	Certificering af ATM/ANS-leverandører	Certificering af ATM/ANS-leverandører i tredjelande
		Certificering af paneuropæiske ATM/ANS-leverandører
	Attestering og medicinsk certificering af flyveledere	
	Certificering af flyvelederuddannelsesorganisationer	Certificering af flyvelederuddannelsesorganisationer og deres personale i tredjelande

	Certificering af flyvelæger og flyvemedicinske centre	
	Certificering af instruktører	
Flyvepladser	Certificering af flyvepladser, deres drift og deres sikkerhedsudstyr	
	Certificering af flyvepladsoperatører	

Diagram 3. Indbyrdes forbindelser mellem aktørerne i EU's sikkerhedssystem



1.3.2.2. Medlemsstaterne

Medlemsstaterne deltager ikke som sådan i vedtagelse af EU-lovgivning. Under den ordinære lovgivningsprocedure er Rådet, sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne, imidlertid medlovgiver sammen med Europa-Parlamentet (se [afsnit 1.3.1](#)). Medlemsstaterne (dog ikke Rådet som sådant) deltager også i beslutningstagningen ved vedtagelse af gennemførelsesretsakter (se [afsnit 1.3.1](#)).

I henhold til EU-retten er medlemsstaterne ansvarlige for regulering vedrørende:

- a) Luftdygtigheden for luftfartøjer, der er opført i bilag II til forordning (EF) nr. 216/2008 (f.eks. visse historiske luftfartøjer, luftfartøjer til forsøgsformål, lette luftfartøjer m.m.)
- b) Luftfartøjer, der anvendes til militære operationer, toldoperationer, politioperationer, eftersøgning og redning, brandslukning, kystvagt eller lignende aktiviteter eller tjenester
- c) ATM/ANS, herunder systemer og komponenter, som leveres eller stilles til rådighed af militæret
- d) Flyvepladser, der kontrolleres og drives af militæret
- e) Flyvepladser, der ikke opfylder mindst et af følgende kriterier:
 - i) de er åbne for offentligheden
 - ii) de betjener erhvervmæssig luftransport
 - iii) der foregår her operationer, som benytter instrumentindflyvnings- eller udflyvningsprocedurer, og de
 - a. har en asfalteret landingsbane på mindst 800 meter eller mere, eller
 - b. betjener udelukkende helikoptere
- f) Efter beslutning truffet af medlemsstaterne: flyvepladser, der opfylder alle de kriterier, der er angivet i litra e), men er under en vis størrelse.

Hovedparten af lovgivningen om luftfartssikkerhed vedtages på EU-plan, men medlemsstaterne har ansvaret for at sikre luftfartssikkerheden på deres område og i deres luftrum. De fleste af de certificeringsopgaver, der er krævet i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil, udføres på nationalt plan, f.eks. godkendelse af nationale organisationer og certificering af personale. Medlemsstaterne fører tilsyn med dette personale og disse organisationer, de gennemfører revisioner og inspektioner og træffer foranstaltninger for at forhindre manglende overholdelse.

På visse områder udstedes certifikaterne imidlertid på EU-plan. På disse områder har medlemsstaterne således overført deres kompetence under Chicagokonventionen til EU (se nærmere herom i ovenstående diagram 2).

I overensstemmelse med ICAO-standarderne er medlemsstaterne også ansvarlige for at udvikle et statsligt sikkerhedsprogram, der er afstemt efter det europæiske program for luftfartssikkerhed, og som støtter gennemførelsen af den europæiske luftfartssikkerhedspolitik.

1.3.2.3. Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA)

EASA blev oprettet i 2002 for at sikre bedre ordninger på alle de områder, der er omfattet af forordning (EF) nr. 216/2008, således at visse opgaver, der varetages på EU-plan, kan

gennemføres af et enkelt specialiseret organ på EU-plan. EASA-personalet omfatter mere end 700 luftfartseksperter og administratorer fra alle EU-medlemsstater. Hovedkvarteret ligger i Köln (Tyskland), og der er et kontor i Bruxelles og 3 andre kontorer i Washington (USA), Montreal (Canada) og Beijing (Kina).

EASA er uafhængigt i henseende til tekniske spørgsmål og har retlig, administrativ og finansiell autonomi. Det har juridisk personlighed og varetager de opgaver og det ansvar, der påhviler det i henhold til forordning (EF) nr. 216/2008.

EASA's bestyrelse, som er sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne og Europa-Kommissionen, fastlægger EASA's arbejdsprogram, opstiller dets budget og fører tilsyn med dets drift.

EASA optræder som den kompetente myndighed på de luftfartsområder, der er angivet ovenfor i diagram 2. EASA har i den forbindelse siden 2003 været ansvarligt for typecertificeringen af luftfartøjer i EU. Certifikater udstedt af EASA dokumenterer, at de pågældende typer luftfartøjer opfylder EU-lovgivningens sikkerhedskrav. EASA fører tilsyn med flytyper, som er i drift, i løbet af hele levetiden for fly, der er produceret på grundlag af den pågældende typekonstruktion. Det kan i den forbindelse iværksætte foranstaltninger, hvis det har påvist usikre forhold. Det udsteder til dette formål "luftdygtighedsdirektiver", der rettes til indehaveren af typecertifikatet, og som skal følges af operatørerne i forbindelse med vedligeholdelse af de enkelte luftfartøjer.

EASA påtager sig også de forskellige opgaver og ansvar, der er angivet ovenfor i diagram 3. Dette omfatter bl.a. forberedelse og vedtagelse af udtalelser i tilknytning til Kommissionens udarbejdelse af tekniske dele af gennemførelsesforordninger.

Udarbejdelsen af sådanne EASA-udtalelser sker med støtte fra rådgivende organer, der rådgiver om indholdet af, prioriteterne for og gennemførelsen af EASA's reguleringsprogram. Agenturet forbereder og vedtager også foranstaltninger (CS, AMC og GM) til støtte for gennemførelsen af disse fælles tekniske regler.

Hertil kommer, at EASA gennemfører standardinspektioner i medlemsstaterne for at føre tilsyn med medlemsstaternes gennemførelse af bestemmelserne i forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil (se også [afsnit 3.1.1](#)). Det afgiver beretning til Kommissionen.

På Kommissionens vegne fører det også tilsyn med netforvalteren for ATM-netfunktionerne for det fælles europæiske luftrum (SES). Det kan desuden gennemføre undersøgelser af organisationer.

EASA har også beføjelse til at godkende tredjelandes kommercielle flyselskaber, der flyver ind i, inden for eller ud af de 28 EU-medlemsstater og EFTA-landene (Island, Norge, Liechtenstein og Schweiz). EASA påtager sig kun den sikkerhedsrelaterede del af evalueringen af operatører fra tredjelande. Det er fortsat de nationale myndigheder, der udsteder driftstilladelser. EASA koordinerer desuden EU's rampeinspektionsprogram SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft), som vedrører sikkerheden for tredjelandes luftfartøjer, der anvender EU's lufthavne.

Mere generelt yder EASA efter behov teknisk rådgivning til Europa-Kommissionen og til medlemsstaterne.

Det påtager sig også opgaver i forbindelse med indsamling af data, analyser og forskning med henblik på at forbedre luftfartssikkerheden. Det støttes i den forbindelse af netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere (NoA), the Commercial Aviation Safety Team (ECAST), the European Helicopter Safety Team (EHEST) og the European General Aviation Safety Team (EGAST).

EASA er også medlem af krisekoordineringscellen for europæisk luftfart (EACC), som har ansvaret for at koordinere forvaltningen af indsatsen over for netværkskriser inden for luftfarten.

EASA har endelig ansvaret for forberedelse og vedtagelse af den europæiske plan for luftfartssikkerhed (EPAS)¹⁰ (se detaljerede oplysninger i [afsnit 2.2](#) om EPAS og vedtagelsesprocessen for denne).

1.3.2.4. Europa-Kommissionen

Europa-Kommissionen har ansvaret for at udarbejde forslag til EU-lovgivning inden for rammerne af den ordinære lovgivningsprocedure (se også [afsnit 1.3.1](#)) og for at udarbejde og vedtage gennemførelsesretsakter og delegerede retsakter, hvis det er fastsat i basisretsakten.

Når der er vedtaget EU-lovgivning, har medlemsstaterne hovedansvaret for, at den gennemføres korrekt og rettidigt. Kommissionen kontrollerer, om medlemsstaterne gennemfører lovgivningen korrekt (se også [afsnit 3.1.1](#)).

Kommissionen kan i den forbindelse træffe foranstaltninger, hvis en medlemsstat mistænkes for at overtræde EU-lovgivningen. Hvis der ikke findes en løsning i en tidlige fase, kan Kommissionen indlede en traktatbrudsprocedure og i sidste ende indbringe medlemsstaten for Den Europæiske Unions Domstol.

Europa-Parlamentet og Rådet træffer afgørelse om det årlige EU-budget, og Kommissionen er ansvarlig for dets gennemførelse. Kommissionen sørger i den forbindelse for, at der afsættes tilstrækkelige midler til de aktiviteter, der gennemføres af EASA, og som er afhængige af EU-finansiering.

Europa-Kommissionen har endelig ansvaret for at udarbejde, ajourføre og vedtage EASP-dokumentet. Til at udarbejde EASP-dokumentet bistår Kommissionen af en arbejdsgruppe, der er sammensat af repræsentanter for medlemsstaterne og EASA. Når det er relevant, udarbejder Kommissionen, bistået af denne arbejdsgruppe, en opdatering af EASP-dokumentet for at afspejle de ændringer, der er foretaget af sikkerhedsprogrammet. Det hører også medlemsstaterne og EASA-bestyrelsen. Den første udgave af EASP-dokumentet blev offentliggjort i 2011. Den anden udgave er nærværende dokument. Der kan forventes offentliggjort en tredje udgave omkring 2019 for at afspejle de ændringer, der vil kunne være gennemført af rammestrukturen for det statslige sikkerhedsprogram i forbindelse med revisionen af ICAO-bilag 19, samt ændringerne i forbindelse med revisionen af forordning (EF) nr. 216/2008, som er foreslået af Kommissionen i 2015.

1.3.2.5. Eurocontrol

Eurocontrol er ikke et EU-organ, men er oprettet på grundlag af en multilateral aftale, som en række tredjelande også deltager i. Det yder teknisk bistand til EASA og medlemsstaterne med henblik på at opnå sikre lufttrafikoperationer inden for det europæiske område. Eurocontrol arbejder sammen med luftfartspartnere for at støtte gennemførelsen af det fælles europæiske luftrum (SES).

¹⁰ “The European Plan for Aviation Safety” hed tidligere “European Aviation Safety Plan” (på dansk hele tiden den europæiske plan for luftfartssikkerhed). Navnet er ændret for at forhindre sammenblanding med European Aviation Safety Programme (det europæiske program for luftfartssikkerhed) (EASP) og the European Aviation Safety Plan (den europæiske plan for luftfartssikkerhed) (EASp).

Den Europæiske Union har undertegnet og indgået en protokol om sin tiltrædelse af Eurocontrol, men den er endnu ikke trådt i kraft. I december 2012 indgik EU og Eurocontrol en aftale om de generelle rammer for øget samarbejde. Parterne er enige om at styrke og konsolidere samarbejdet mellem EU og Eurocontrol med henblik på at gøre det muligt for Eurocontrol at bistå EU med gennemførelsen af SES og tilhørende politikker i EU og uden for EU i de stater, der ønsker at være bundet heraf.

1.4. Undersøgelse af havarier og hændelser

1.4.1. De gældende regler

Det forbliver medlemsstaternes ansvar at undersøge havarier og hændelser for at forbedre luftfartssikkerheden ved at fastslå årsagerne og formulere sikkerhedsanbefalinger, der skal forebygge gentagelser.

Forordning (EU) nr. 996/2010 fastsætter retsgrundlaget på EU-plan for undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser. Den skal sikre en høj grad af effektivitet, hurtighed og kvalitet i EU-undersøgelserne vedrørende sikkerheden i den civile luftfart. Disse regler sikrer bl.a., at den myndighed, der har ansvaret for at undersøge havarier og hændelser (sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden - SIA), er uafhængig af andre nationale luftfartsorganisationer og enhver anden part eller enhed, hvis aktiviteter kunne komme i konflikt med den opgave, sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden har fået pålagt, eller påvirke dens objektivitet. I henhold til reglerne skal sikkerhedsundersøgelsesmyndighedens aktiviteter udvides til at omfatte indsamling og analyse af luftfartssikkerhedsrelaterede oplysninger, navnlig med henblik på forebyggelse af havarier. Disse aktiviteter, undersøgelser eller analyser af en række efterforskninger kan også munde ud i sikkerhedsanbefalinger, der skal tages i betragtning af den pågældende modtager og eventuelt handles ud fra for at sikre passende forebyggelse af havarier og hændelser i den civile luftfart.

1.4.2. Sikkerhedsanbefalinger

I henhold til forordning (EU) nr. 996/2010 skal modtageren af en sikkerhedsanbefaling informere den sikkerhedsundersøgelsesmyndighed, der udstedte anbefalingen, inden for en frist på 90 dage fra modtagelsen af den pågældende skrivelse om de foranstaltninger, der er truffet eller overvejes, og, i givet fald, om den tid, der er nødvendigt for at afslutte dem. Træffes der ingen foranstaltninger, skal der gives en begrundelse herfor. Senest 60 dage efter modtagelsen af svaret meddeler sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden modtageren om, hvorvidt den finder svaret tilfredsstillende og giver en begrundelse, når den er uenig i beslutningen om ikke at træffe foranstaltninger.

Sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden har fastlagt procedurer til at registrere svarene på sikkerhedsanbefalinger, den har udstedt, og enheder, der modtager sikkerhedsanbefalinger, har implementeret procedurer til overvågning af fremskridtet med de foranstaltninger, der træffes som opfølgning på de modtagne sikkerhedsanbefalinger. EASA har f.eks. udviklet en procedure til at behandle sikkerhedsanbefalinger rettet til agenturet og udarbejde statusrapporter og statistikker om behandling af sikkerhedsanbefalinger.

Der er med lovgivningen også indført krav om registrering af både sikkerhedsanbefalinger og de tilhørende opfølgninger i en europæisk database (Safety Recommendations Information System – SRIS). Sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne registrerer også alle sikkerhedsanbefalinger, der modtages fra tredjelande, i den europæiske database.

1.4.3. Samarbejde med andre enheder

Forordning (EU) nr. 996/2010 udgør en yderligere styrkelse af samarbejdet mellem sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne, idet der herved oprettes et europæisk net omfattende den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder (ENCASIA), som består af lederne af sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne i hver af medlemsstaterne og/eller i tilfælde af en multimodal myndighed, lederen af dens luftfartsafdeling eller repræsentanter for denne. ENCASIA har til formål yderligere at forbedre kvaliteten af undersøgelser, der gennemføres af sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder, og at styrke deres uafhængighed ved at tilskynde til høje standarder inden for undersøgelsesmetoder og uddannelse af undersøgere. ENCASIA rådgiver bl.a. EU-institutionerne om alle aspekter vedrørende sikkerhedsundersøgelser, fremmer udveksling af oplysninger, der er nyttige for forbedring af luftfartssikkerheden, koordinerer og tilrettelægger *peer reviews* og uddannelsesaktiviteter og fremmer anvendelsen af bedste praksis i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser. ENCASIA har endelig til opgave at analysere sikkerhedsanbefalinger, der er formuleret eller modtaget af EU-medlemsstater med henblik på at identificere vigtige sikkerhedsanbefalinger med betydning for hele EU.

I henhold til forordning (EU) nr. 996/2010 er sikkerhedsundersøgelsesmyndighederne i EU forpligtet til - i overensstemmelse med bilag 13 til Chicagokonventionen - at opfordre EASA og berørte medlemsstaters nationale luftfartsmyndigheder til at deltage i sikkerhedsundersøgelser. Det er EASA's opgave at yde rådgivning og støtte til de undersøgelsesansvarlige eller den befuldmægtigede repræsentant for sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden, der gennemfører eller deltager i undersøgelsen, men uden at det berører den uafhængighed, der skal præge undersøgelsen. På lignende måde kan EU-medlemsstaternes nationale luftfartsmyndigheder også deltage i sikkerhedsundersøgelserne som rådgivere. EASA og de nationale luftfartsmyndigheder yder også støtte til den undersøgelse, de deltager i, ved at fremlægge oplysninger, der anmodes om, og stille rådgivere og udstyr til rådighed for den ansvarlige sikkerhedsundersøgelsesmyndighed.

Forordningen har også til formål at fremme koordinering af undersøgelser mellem sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og andre myndigheder, der vil kunne blive inddraget i aktiviteter i forbindelse med sikkerhedsundersøgelser, f.eks. retlige myndigheder, civile luftfartsmyndigheder og eftersøgnings- og redningsorganer.

1.5. Håndhævelse

1.5.1. Håndhævelse over for medlemsstaterne

Mulige overtrædelser kan identificeres på en række måder og vil bl.a. fremgå af resultaterne af standardinspektioner, der gennemføres af EASA, som bistår Kommissionen med at overvåge gennemførelsen af lovgivningen om luftfartssikkerhed. For hver standardinspektion udarbejder EASA en inspektionsrapport om resultaterne af inspektionen, og denne rapport sendes til den berørte medlemsstat og til Kommissionen. Hvis der ikke i tilstrækkelig grad tages hånd om de konstaterede tilfælde af manglende overholdelse, indberettes det til Kommissionen, som kan indlede en overtrædelsesprocedure.

Konstaterer Kommissionen, at en medlemsstat muligvis har overtrådt EU-lovgivningen, søger Kommissionen at løse det grundlæggende problem hurtigt sammen med den berørte medlemsstat ved hjælp af en struktureret dialog (EU Pilot). Medlemsstaterne kan fremlægge yderligere faktuelle eller retlige oplysninger om en potentiel overtrædelse af EU-retten, idet det er målet at finde en løsning, der er i overensstemmelse med EU-retten, og derved undgå en formel overtrædelsesprocedure.

Finder Kommissionen, at der er et fortsat problem med efterlevelse af EU-retten, kan den indlede en formel overtrædelsesprocedure under artikel 258 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde.

1.5.2. Håndhævelse over for regulerede erhvervsorganisationer

1.5.2.1. Sanktioner

I henhold til de gældende luftfartssikkerhedsforordninger skal medlemsstaterne anvende sanktioner ved overtrædelse af disse forordninger og eventuelle gennemførelsesbestemmelser hertil. Disse sanktioner skal være effektive, stå i rimeligt forhold til overtrædelsen og have afskrækkende virkning.

I tilfælde af overtrædelser af forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil, og hvis agenturet er den kompetente myndighed og fører tilsyn med en organisation, kan Kommissionen på EASA's anmodning anvende bødepålæg eller tvangsbøder over for personer og de virksomheder, som EASA har udstedt certifikat til. Disse bøder og tvangsbøder skal være afskrækkende og stå i et rimeligt forhold til både sagens alvor og certifikatindehaverens økonomiske formåen, idet der tages særligt hensyn til, i hvilken grad sikkerheden er blevet bragt i fare.

1.5.2.2. Foranstaltninger vedrørende certifikater og andre foranstaltninger

I henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 skal medlemsstaterne, Kommissionen og EASA samarbejde med henblik på at sikre efterlevelse af forordningen og gennemførelsesbestemmelserne hertil. Ud over at føre tilsyn med de certifikater, de udsteder, skal medlemsstaterne også gennemføre undersøgelser, herunder rampeinspektioner, og træffe enhver foranstaltning, der anses for at være nødvendig, herunder flyveforbud. Hvis den kompetente myndighed har påvist manglende overholdelse hos indehavere af certifikater (den nationale myndighed eller EASA), eller hvis den kompetente myndighed var blevet informeret herom, vil den eventuelt skulle ændre (begrænse), suspendere eller tilbagekalde certifikatet i overensstemmelse med den gældende bestemmelse i forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil.

Kommissionen kan desuden på eget initiativ eller på anmodning fra en medlemsstat eller EASA indlede en procedure for at afgøre, om et certifikat, der er udstedt i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil, også reelt opfylder kravene heri. I tilfælde af manglende overholdelse anmoder Kommissionen den kompetente myndighed om at træffe passende korrigerende foranstaltninger, f.eks. begrænsning eller suspension af det pågældende certifikat. Når Kommissionen udsteder en sådan afgørelse, er de andre medlemsstater desuden ikke forpligtet til gensidigt at anerkende hinandens certifikater. Når Kommissionen har tilstrækkelig dokumentation for, at der er truffet passende korrigerende foranstaltninger, træffer den afgørelse om, at den gensidige anerkendelse på ny skal være gældende.

Ud over disse foranstaltninger har medlemsstaterne indført nationale håndhævelsespolitikker for at sikre korrekt anvendelse af lovgivningen på nationalt plan.

2. EU-STYRING AF SIKKERHEDSRISICI

Den Europæiske Union er på vej mod et mere proaktivt og datadrevet sikkerhedssystem. Det kan ikke fungere effektivt isoleret på EU-plan, men skal anvendes i hele systemet på alle niveauer. I ICAO-standarderne er der i kapitel 4 i bilag 19 fastsat et krav til tjenesteydere om, at alle systemer til styring af sikkerhedsrisici skal være godkendt af det land, der har ansvaret for den relevante certificering. I ICAO-bilag 19 kræves det endvidere, at landene udvikler et program til sikkerhedsforvaltning, et statsligt sikkerhedsprogram, som kræver klart formulerede politikker og mål, et middel til at styre sikkerhedsrisici og garantere sikkerhed og endelig sikkerhedsfremmende aktiviteter.

På indeværende tidspunkt bemyndiger EU ikke medlemsstaterne til som sådan at vedtage et statsligt sikkerhedsprogram. De relevante ICAO-standarder er imidlertid afspejlet i en række EU-forordninger, navnlig i gennemførelsesbestemmelserne til forordning (EF) nr. 216/2008.

2.1. Sikkerhedskrav til organisationer og myndigheder

Fastlæggelsen af gennemførelsesbestemmelser til forordning (EF) nr. 216/2008 har resulteret i vedtagelsen af to forskellige sæt krav til henholdsvis myndigheder og organisationer:

- a. Krav til myndighederne, om at der tages behørigt hensyn til de otte kritiske elementer i et sikkerhedstilsynssystem som defineret af ICAO og herved ydes støtte til gennemførelsen af de statslige sikkerhedsprogrammer samtidigt med, at man også fremmer virkeliggørelsen af det standardiseringsmål, der er omhandlet i forordning (EF) nr. 216/2008. De omfatter desuden elementer, der er afgørende for at etablere et omfattende sikkerhedsforvaltningssystem for luftfarten på EU-plan, der omfatter EU og medlemsstaternes ansvar for forvaltningen af sikkerheden.
- b. Krav til organisationer på de fleste luftfartsområder, der omfatter konsoliderede generelle krav til (sikkerheds-) forvaltningssystemer. Vedtagelse af regler om forvaltningssystemer til varetagelse af indledende og fortsat luftdygtighed er en løbende proces. Kravene til organisationer har til formål at knæsette ICAO-standarderne på en måde, der sikrer kompatibilitet med eksisterende forvaltningssystemer, og at tilskynde til integreret forvaltning. Kravene til forvaltningssystemet er tilpasset til luftfartsorganisationernes størrelse, natur og kompleksitet og passer til enhver forretningsmodel, de anvender, hvorved der sikres en forholdsmæssig anvendelse.

For de forskellige tekniske områder er disse generelle krav til myndigheder og organisationer desuden suppleret af mere specifikke krav (f.eks.: krav til luftfartsselskaber om monitorering af flyvedata).

Kravene til myndigheder og organisationer er formuleret på en sådan måde, at de afspejler de samme sikkerhedsniveauer på alle de områder, der er omfattet af forordning (EF) nr. 216/2008. Kravene til det fælles forvaltningssystem udgør én sikkerhedsforvaltningsramme for alle godkendte organisationer under forordning (EF) nr. 216/2008.

Ud over disse krav sikres det med forordning (EU) nr. 376/2014, at organisationer og kompetente myndigheder identificerer risici og styrer sikkerhedsrisici ved indsamling, analyse og opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart.

2.2. Sikkerhedsrisikostyring på EU-plan: procedure ved udarbejdelse og ajourføring af EPAS

EPAS er det centrale element i sikkerhedsrisikostyringen på EU-plan, og den inddrager medlemsstaterne, luftfartssektoren og EASA.

Proceduren omfatter de opgaver, som er beskrevet i nedenstående diagram.

Diagram 4. Proceduren for sikkerhedsrisikostyring på EU-plan



1. **Identifikation af sikkerhedsproblemer (eller -risici)**, der påvirker EU's luftfartssystem
2. **Vurdering af sikkerhedsproblemer (eller -risici)**, der tager sigte på at vurdere de risici, der er forbundet med konsekvenserne af de sikkerhedsspørgsmål (eller -risici), som er identificeret i den foregående fase
3. **Definition og programmering af sikkerhedsforanstaltninger**, idet det tilstræbes at identificere strategier (eller afhjælpende foranstaltninger) til adressering af de pågældende problemer (eller risici), hvis risikoniveau ikke kan godtages efter vurderingen
4. **Implementering og opfølgning**, der skal sikre opfølgning på de godkendte strategiers status og rapportering om disse, og

5. **Sikkerhedspræstationer**, der har til formål at gennemgå de identificerede risikoområder og vurdere, om de tidligere identificerede risici er blevet afhjulpnet og sammenholde dem med indikatorer for sikkerhedspræstationer.

2.2.1 Identifikation af sikkerhedsproblemer

I forbindelse med identifikation af sikkerhedsproblemer gennemføres der med det europæiske luftfartssikkerhedssystem fortsat og proaktivt scanning med henblik på at påvise sikkerhedsproblemer, der nødvendiggør afhjælpende foranstaltninger på EU-plan og/eller medlemsstatsplan.

Identifikation af sikkerhedsproblemer kan hidrøre fra oplysninger, som EASA har adgang til, og fra medlemsstaters eller erhvervsorganisationers forvaltningssystemer. Dette arbejde kan indledes fra det øjeblik, hvor de pågældende aktører identificerer sikkerhedsproblemer, som de udsættes direkte for (bottom-up) eller på baggrund af en analyse af de vigtigste risikoområder i luftfartssystemet (top-down).

En måde, hvorpå man kan identificere et sikkerhedsproblem, er ved systematisk analyse af hændelsesdata, navnlig efter havarikategori (f.eks. tab af kontrol under flyvning, kollisioner i luften etc.) eller efter luftfartsområde (erhvervsmæssig lufttransport, forretningsflyvning og almindelig luftfart etc.).

Ved analyse af hændelsesdata kan man imidlertid kun påvise sikkerhedsproblemer, som fremstår i forbindelse med hændelser, som er undersøgt. Med henblik på påvisning af sådanne problemer i et videre omfang, er det nødvendigt at inddrage andre informationskilder, f.eks. sikkerhedsanbefalinger, eksisterende sikkerhedsundersøgelser, oplysninger, der er indsamlet via etablerede forummer (netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere (NoA), team under det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ (ESSI) og associerede samarbejds- og analysegrupper (CAG'er), netværket for menneskelige faktorer (ENCASIA) etc.), ekspertrådgivning, oplysninger, der er resultatet af tilsyns- og overvågningsaktiviteter eller fremadrettede aktiviteter.

Hvad angår identificering af sikkerhedsspørgsmål og vurderingen heraf, foregår samarbejdet med medlemsstaterne via NoA. NoA er et centralt element i forbindelse med risikovurderingen på grund af analysen af hændelser, der er registreret i EU's centrale database (ECR) (se også [afsnit 3.2](#)), og medlemsstaternes fremlæggelse af data. Dette gør det om nødvendigt muligt at validere resultater og støtte forbindelsen mellem den indsats, der gøres på EU-plan og på nationalt plan.

ESSI-teamene (se også [afsnit 4.1.2](#)) støtter risikovurderingsindsatsen ved om nødvendigt at komme med operationelt input. CAG'erne yder endelig støtte til validering af data- og risikovurderinger på deres relevante områder og til fastlæggelse af mulige afhjælpende foranstaltninger.

Der findes en formular til identifikation af sikkerhedsproblemer, som letter personers, organisationers eller myndigheders indberetning af sikkerhedsproblemer.

2.2.2 Identifikation af sikkerhedsproblemer

EASA gennemfører med støtte fra relevante aktører en vurdering af det risikoniveau, der forbindes med konsekvenserne af hvert af de indberettede sikkerhedsproblemer.

EASA forvalter en såkaldt sikkerhedsrisikoportefølje (SRP). Porteføljen indeholder oplysninger om de sikkerhedsproblemer, der er identificeret af EASA og eksterne aktører, en vurdering af risikoniveauerne, oplysninger om de foranstaltninger, der er truffet, samt en

evaluering af det tilbageværende risikoniveau, efter at foranstaltningerne er blevet gennemført.

Risikoanalysen er en analyse, der udtrykkes i forventet hyppighed og omfang samt af et sikkerhedsproblems konsekvens/-er, idet der tages udgangspunkt i alle mulige scenarier, kombineret med en vurdering af, hvorvidt risikoen er acceptabel, kan tolereres eller er uacceptabel.

SRP'en er et dokument, der revideres løbende, efterhånden som nye oplysninger bliver tilgængelige. Til det formål skal EASA:

- gennemgå nye tilgængelige sikkerhedsdata eller andre oplysninger for at bestemme, om der er behov for at identificere og vurdere nye sikkerhedsproblemer, eller om der stilles spørgsmål ved eksisterende sikkerhedsproblemer
- revidere og validere vurderingen af sikkerhedsproblemer
- fremsætte forslag om, i hvilket omfang en risiko i forbindelse med et sikkerhedsproblem er acceptabel
- foreslå sikkerhedsforanstaltninger
- overvåge fremskridtet med gennemførelsen af igangværende sikkerhedsforanstaltninger
- foreslå indikatorer for sikkerhedspræstationer
- overvåge sikkerhedspræstationer, og
- validere indholdet af sikkerhedsanalyseresultaterne/EASA's materiale til fremme af sikkerhed.

Når SRP'en er opdateret, videresendes den til høring i de rådgivende organer. I denne fase rådgiver disse organer om, hvilke sikkerhedsrisici der kan tolereres, og hvilke der skal søges reduceret.

2.2.3 Fastlæggelse og programmering af sikkerhedsforanstaltninger

Ikketolerable risici, der er blevet identificeret i den foregående fase, skal der tages hånd om. Agenturet fremsætter den første anbefaling om de foranstaltninger, der skal træffes for at afhjælpe en bestemt risiko. Ud fra en foreløbig konsekvensvurdering søges det med anbefalingerne at identificere de løsninger, der giver den største sikkerhedsgevinst med de lavest mulige omkostninger.

Der gennemføres en foreløbig konsekvensvurdering, når der overvejes afhjælpningsstrategier. Agenturet afvejer den mulige konsekvens af en foranstaltning og fordelene herved, idet der overvejes afhjælpningsmuligheder under hensyn til regulering, overvågning og fremme af sikkerhed som mulige løsninger.

Inden gennemførelse af en strategi er det afgørende, at man fra starten af tydeligt identificerer det resultat, der tilstræbes, og bestemmer, hvorledes effekten skal evalueres. Dette gør det muligt at evaluere, i hvilket omfang de planlagte strategier vil være effektive i en fremtidig fase.

Når de bedste mulige løsninger er fundet, udpeger agenturet de aktører, der er bedst egnede til at stå i spidsen for initiativerne, og indleder en høringsfase, som skal lette bistand fra disse aktører.

Forslag til begrænsning af risici kan omfatte reguleringstiltag, målrettede tilsynsforanstaltninger eller projekter til fremme af sikkerhed (f.eks. udarbejdelse af brochurer, produktion af videoer, forskningsprojekter, uddannelse eller internationale samarbejdskampagner).

EASA og de respektive rådgivende organer (for medlemsstaterne og luftfartssektoren) fastlægger de nødvendige foranstaltninger.

Høringsfasen afsluttes med godkendelse af en række projekter rettet mod identificerede risici, som registreres i SRP'en og formelt indføres i den europæiske plan for luftfartssikkerhed. De integreres efterfølgende i de forskellige EASA-programmer, når EASA skal tage initiativet, eller i medlemsstaternes relevante programmer og planer, når disse har kompetencen.

Der er en forventning om, at medlemsstaterne indarbejder disse foranstaltninger på nationalt plan, og at gennemførelsen revideres under standardinspektioner med henblik på at overvåge gennemførelsen eller for at overvåge eller dokumentere, at foranstaltningen ikke garanterer sikkerheden inden for deres specifikke rammer.

Luftfartssikkerhedsplanen kan under hensyn til den europæiske luftfartssikkerhedspolitik omfatte forslag om, at der nås et acceptabelt sikkerhedspræstationsniveau i EU.

Den endelige godkendelse af den europæiske plan for luftfartssikkerhed tilfalder EASA's bestyrelse.

2.2.4 Gennemførelse og opfølgning

Når de afhjælpende foranstaltninger er registreret, godkendt og indarbejdet i de relevante programmer og planer, begynder opfølgningsfasen.

Denne fase tager sigte på at gøre status over gennemførelsen af de strategier, der er fastlagt i den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Det begynder med identificeringen af projektlederne for hver enkelt foranstaltning i denne plan. Projektlederne omfatter ikke kun EASA-personale, men også berørte personer i landene og i luftfartssektoren, som har forpligtet sig til at gennemføre foranstaltninger inden for rammerne af planen.

Hvad angår de foranstaltninger, som indgår i agenturets programmer og planer, anvendes den overordnede opfølgningsmekanisme, der er etableret af afdelingen for strategi og programmer under EASA.

Når foranstaltningerne gennemføres under ledelse af medlemsstaterne, sker rapporteringen gennem netværket af udpegede kontaktpunkter. I så fald udsendes der en særlig rapporteringsmodel til netværket i første kvartal af et givet år, og oplysningerne indsamles i løbet af tredje kvartal, hvor det samlede input sammenfattes med henblik på forberedelse af den endelige rapport.

Spørgsmål angående gennemførelsen af luftfartssikkerhedsplanen drøftes i SSP-forummet, hvor man også behandler spørgsmål i forbindelse med statslige sikkerhedsprogrammer.

Efter høring af alle berørte parter forelægges der en endelig opsummerende statusrapport over alle de foranstaltninger, som der er indgået forpligtelser for, for EASA's bestyrelse til godkendelse. Denne rapport omhandler de største udfordringer, man er stødt på i et givet år, samt de områder, hvor der er gjort betydelige fremskridt med virkeliggørelsen af målene.

2.2.5 Sikkerhedspræstationer

I denne fase evalueres det, om tidligere identificerede risici, som er registreret i SRP'en, reelt er blevet reduceret efter gennemførelsen af de godkendte foranstaltninger. Den

tilbageværende risiko efter gennemførelsen af reduktionsstrategierne vurderes ved gennemgang af SRP'en med forudbestemte intervaller.

Sikkerhedsrisikoporteføljen udgør også et grundlag for etablering af en række risikoområder, der skal overvåges jævnlige ved hjælp af sikkerhedspræstationsindikatorer. Overvågning af risikoområder ved hjælp af sådanne indikatorer afhænger af tilgængeligheden af data og den støtte, NoA yder.

Hvis det af evalueringerne fremgår, at risiciene ikke er blevet reduceret tilstrækkeligt, kan det være nødvendigt at genoverveje reduktionsstrategierne eller at foretage yderligere evaluering.

2.3. Aftale om sikkerhedsindsats

2.3.1 Aftale om organisationers sikkerhedspræstationer

EASA adresserer organisationernes sikkerhedsindsats inden for rammerne af den europæiske plan for luftfartssikkerhed. Det har imidlertid ikke lagt sig fast på mål for sikkerhedsindsats med de organisationer, den har ansvaret for.

På medlemsstatsniveau er der indledt drøftelser om sikkerhedsindsatsen med de enkelte landes organisationer. På indeværende tidspunkt er det imidlertid kun på ATM/ANS-området, at man er nået til enighed om mål for sikkerhedspræstationerne.

På EU-plan er der fastlagt en såkaldt præstationsordning¹¹ på ATM/ANS-området med henblik på at bidrage til bæredygtig udvikling af luftfartssektoren ved at forbedre den overordnede effektivitet inden for luftfartstjenesterne på de fire centrale indsatsområder - sikkerhed, miljø, kapacitet (forsinkelser) og omkostningseffektivitet.

Præstationsordningen blev introduceret i 2009 i forbindelse med det fælles europæiske luftrum. Der skal i overensstemmelse hermed opstilles EU-præstationsmål for bestemte referenceperioder på 3-5 år på fire centrale indsatsområder. Medlemsstaterne skal inden for såkaldte funktionelle luftrumsblokke udarbejde præstationsplaner med bindende mål på nationalt plan eller for enkelte blokke, som er i overensstemmelse med præstationsmålene for hele EU.

Der blev i 2014 fastlagt EU-mål for den anden referenceperiode (RP2, for 2015-2019). Hvad angår sikkerhed, blev der opstillet EU-mål for sikkerhedsforvaltningseffektivitet og anvendelse af alvorlighedsklassificering baseret på metoden med et risikoanalyseværktøj.

Med henblik på indførelsen af præstationsordninger inden for det fælles luftrum bistås Kommissionen af det uafhængige præstationsvurderingsorgan, som er oprettet ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/672/EU¹².

¹¹ Artikel 11 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordningen") (EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1) og Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 390/2013 af 3. maj 2013 om oprettelse af en præstationsordning for luftfartstjenester og netfunktioner (EØS-relevant tekst); (EUT L 128 af 9.5.2013, s. 1).

¹² Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/672/EU af 24. september 2014 om en forlængelse af den periode, som præstationsvurderingsorganet for det fælles europæiske luftrum udpeges for (EUT L 281 af 25.9.2014, s. 5).

2.3.2 Aftale om medlemsstaternes sikkerhedspræstation på EU-plan

Indtil nu har EU ikke påtvunget medlemsstaterne obligatoriske sikkerhedspræstationsmål bortset fra dem, der er anført oven for i forbindelse med det fælles europæiske luftrum.

Inden for rammerne af luftfartssikkerhedsplanen er man imidlertid i færd med at fastlægge egnede præstationsindikatorer. Og, som understreget i [afsnit 2.2.3](#) kan der i planen indgå et acceptabelt sikkerhedspræstationsniveau, som skal nås i EU.

Hertil kommer, at visse medlemsstater selv har vedtaget nationale præstationsmål.

3. EU-SIKKERHEDSKONTROL

3.1 Tilsyn med sikkerhed¹³

Tilsynet med sikkerheden i Den Europæiske Union omfatter tilsynet med de organisationer, der er certificeret af EASA, og dem, der er godkendt af medlemsstaterne. Det omfatter også overvågning af medlemsstaterne, der skal sikre korrekt gennemførelse af EU's luftfartssikkerhedslovgivning.

3.1.1 Overvågning af gennemførelsen af reglerne i medlemsstaterne

Kommissionens gennemførelsesforordning (EF) nr. 628/2013¹⁴ fastlægger arbejdsmetoderne ved standardinspektioner og ved overvågning af de kompetente medlemsstatsmyndigheders anvendelse af den relevante sikkerhedslovgivning. Disse standardinspektioner og opfølgningen heraf varetages af EASA (se også [afsnit 3.3.1](#) og [1.5.1](#)).

3.1.2 Tilsyn med certificerede organisationer

Tilsynet med sikkerheden er den del af sikkerhedsreguleringsprocessen, der skal sikre reel opfyldelse af sikkerhedskravene og anvendelse af de tilhørende procedurer, som EU-lovgivningen fastsætter.

Med sikkerhedstilsynet kan man sikre, at EU's luftfartssektor opretholder et sikkerhedsniveau, der er i overensstemmelse med EU's regler. Ansvarer hos de enkelte medlemsstater og EASA for tilsynet med sikkerheden udgør derfor grundlaget for sikre luftfartsaktiviteter og for gensidig anerkendelse af licenser og certifikater i EU.

Med indførelsen af krav til myndighederne omfatter dette tilsyn fortsat overvågning af organisationernes sikkerhedspræstationer, som tager hensyn til særlige risici i forbindelse med deres aktiviteter (se også [afsnit 3.3.2](#)).

3.2 Indsamling, analyse og udveksling af sikkerhedsdata

Sikkerhedsoplysninger er en vigtig ressource til påvisning af potentielle sikkerhedsrisici. En række EU-forordninger sikrer, at der indsamles, analyseres og udveksles relevante data og oplysninger, når dette er hensigtsmæssigt. Dette omfatter bl.a. oplysninger om hændelser inden for civil luftfart (i 2015 var der i EU's centrale database registreret mere end 100 000 hændelser) vedrørende tredjelandes luftfartsselskaber inden for rammerne af SAFA-systemet (i 2015 indeholdt SAFA-databasen mere end 130 000 rapporter), vedrørende sikkerhedsanbefalinger inden for rammerne af systemet for sikkerhedsanbefalinger (i 2015 indeholdt SRIS-databasen mere end 1 200 sikkerhedsanbefalinger) samt oplysninger, der er

¹³ I forbindelse med dette dokument henviser "tilsyn" både til tilsyn med godkendte organisationer, som gennemføres af de kompetente myndigheder, og til EASA's overvågning af anvendelsen af reglerne i EU-medlemsstaterne i forbindelse med standardinspektioner.

Tilsynet med sikkerheden i EU er hovedsageligt omhandlet i forordning (EF) nr. 216/2008 og gennemførelsesbestemmelserne hertil (se Diagram 1 for flere oplysninger om gældende lovgivning)

¹⁴ Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 628/2013 af 28. juni 2013 om Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagenturs arbejdsmetoder ved standardinspektioner og overvågning af anvendelsen af bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008, og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 736/2006 (EØS-relevant tekst); (EUT L 179 af 29.6.2013, s. 46).

indsamlet, analyseret og udvekslet i forbindelse med TCO-godkendelser og med EU's liste over fly med flyveforbud.

I EU er indsamling, analyse og udveksling af oplysninger om hændelser reguleret ved forordning (EU) nr. 376/2014. I henhold hertil skal hver enkelt organisation, medlemsstat og EASA etablere et system, der gør det muligt at indsamle og lagre oplysninger om de relevante hændelser. Der foretages en analyse af hændelser, der registreres, og der gennemføres om nødvendigt afhjælpende foranstaltninger. Alle hændelser, der er registreret, samt relevante oplysninger om analysen heraf indsendes til EU's centrale database.

Oplysninger om hændelser, der indsendes oplysninger om til EU's centrale database, stilles til rådighed for medlemsstaterne (de nationale luftfartsmyndigheder og sikkerhedsundersøgelsermyndigheder), EASA og Kommissionen. Netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere (NoA), der er oprettet under forordning (EU) nr. 376/2014, skal analysere oplysninger i EU's centrale database til støtte for den europæiske plan for luftfartssikkerhed.

Et væsentligt aspekt ved det system, der er etableret under forordning (EU) nr. 376/2014, er definitionen af en "åben rapporteringskultur", som har til formål at sikre, at der til stadighed er adgang til sikkerhedsoplysninger ved at skabe en kultur præget af tiltro, hvor man kan føle sig sikker ved rapportering af hændelser. Denne "åbne rapporteringskultur" hviler på centrale principper, der er defineret i forordningen, herunder beskyttelse mod at blive pålagt skyld og blive til genstand for sanktioner (medmindre der er tale om en forsætlig forseelse eller en uacceptabel adfærd).

3.3 Sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsyn på de områder, der giver anledning til størst bekymring, eller hvor der er størst behov

3.3.1 Sikkerhedsdatabaseret målretning af overvågningen af medlemsstaterne

I EU gennemføres EASA's standardinspektioner i medlemsstaterne efter en risikobaseret tilgang. Intervallet mellem inspektionerne, undersøgelsesernes rækkevidde og dybde samt undersøgelsesteamenes størrelse og sammensætning er således skræddersyet til den specifikke situation i hvert enkelt land og sektor.

Overvågningen gennemføres fortløbende, den adresserer hele luftfartssystemet, er risikobaseret og tager hensyn til alle de oplysninger, der er tilgængelige for EASA. EASA vurderer til det formål de kompetente myndigheders evne til at varetage deres tilsynsansvar. Dette indebærer indsamling og analyse af data, gennemførelse af nødvendige inspektioner og opfølgning på inspektionsresultater med henblik på at sikre, at passende korrektioner og korrigerende foranstaltninger gennemføres rettidigt.

Standardiseringsaspektet i forbindelse med indsamlingen af sikkerhedsdata på EU-plan er nødvendigt for at identificere risici og muliggøre sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsyn med de områder, der giver anledning til størst bekymring, eller hvor der er størst behov.

Standardiseringsstrategien tager sigte på følgende centrale områder:

- **Gennemførelse af fortsat overvågning:** ved forordning (EU) nr. 628/2013 er der indført et system for ensartet anvendelse af EU's luftfartssikkerhedsregler, der bør udvides til at omfatte alle luftfartsområder.
- **Risikobaseret planlægning af standardinspektioner:** i forbindelse med den fortsatte overvågning er intervallet mellem inspektionerne, undersøgelsesernes rækkevidde og dybde samt inspektionsgruppernes størrelse og sammensætning skræddersyet til den specifikke situation i hver enkelt stat og sektor. Dette giver en mere fleksibel og

effektiv anvendelse af ressourcerne og reducerer byrden for de stater, der kan fremvise gode resultater, og derfor sjældnere vil skulle gøres til genstand for inspektioner. Kontrol med overholdelsen af reglerne blandes gradvist sammen med overvågning af systemer/procedurer, hvor der ses på den systemiske effektivitet i de kompetente myndigheders forvaltningssystemer og staternes sikkerhedsprogrammer.

- **Integration af EASA-standardaktiviteter og ICAO's USOAP-program:** den eksisterende arbejdsordning fremmer samarbejde og integration af aktiviteterne mellem EASA og ICAO. Fortløbende dialog, udveksling af oplysninger og data, gensidig deltagelse i hinandens inspektioner og revisioner er de redskaber, der er identificeret til dette formål og med det mål, at både EU- og ICAO-kravene og -standarderne kan efterleves i videst muligt omfang i én integreret proces.
- **Inddragelse af de kompetente myndigheders personale i standardiseringsaktiviteter:** med henblik på at opnå proaktiv standardisering og fremme et passende kvalifikationsniveau hos personalet i hele EU. Hertil kommer, at standardiseringsmøderne udgør forummer, hvor der kan opnås enighed om en fælles forståelse og tolkning af kravene, og hvor der kan udveksles bedste praksis og således ydes støtte til ensartet gennemførelse af reglerne.
- **Styrket feedbackmekanisme på reguleringsområdet:** den eksisterende feedbackmekanisme er ved at blive forenklet og forbedret, således at der gennemføres systematisk evaluering af reglernes effekt, og der sikres input til standardiseringsaktiviteterne i henseende til sikkerhedsforvaltning, fastlæggelse af regler og sikkerhedsfremmende aktiviteter.

3.3.2 Sikkerhedsdatabaseret målretning af tilsynet med luftfartssektoren

For at støtte den fortsatte overvågning af organisationernes sikkerhedspræstationer i overensstemmelse med kravene til myndighederne, der er fastsat ved EU-lovgivningen, er der udviklet materiale, og herunder fastlagt definitioner og begreber vedrørende gennemførelse af risiko- og præstationsbaseret tilsyn. Den fokuserer på identifikation af luftfartsrisici og effektiv reduktion heraf, snarere end på kun at kontrollere, om de gældende krav er opfyldt.

En sådan databaseret målretning af tilsynet indebærer også en lempelse af kontrollen over for det voksende antal regulerede enheder, deres størrelse og kompleksitet og medlemsstaternes og EASA's begrænsede ressourcer.

Et sådant tilsynssystem, der fremmer en sikkerhedsforvaltningskultur og -adfærd sætter organisationerne i stand til at forvalte risici, der ikke er reguleret, og skaber incitament til gennemførelse af sikkerhedsforvaltning i kraft af udsigten til en mulig reduktion af tilsynsopgaverne. Denne tilgang fremmer også effektiv implementering af bestemmelserne om forvaltningssystemet for så vidt angår gennemførelsesbestemmelserne for organisationerne.

4. FREMME AF SIKKERHED I EU

Fremme af sikkerhed er en central del af sikkerhedsprogrammet og effektiv sikkerhedsforvaltning. Sikkerhedsrisici kan reduceres ved at videreformidle de erfaringer, der er gjort, videreformidle bedste praksis og forklare sikkerhedsprocedurer og -regler. I EU's luftfartssystem er dette et led i opretholdelsen af en god sikkerhedskultur.

Fremme af sikkerheden omfatter generel eller målrettet indsats med kommunikation om og videreformidling af sikkerhedsoplysninger til aktørerne inden for luftfarten. Arbejdet på dette område er baseret på sikkerhedsefterretningsprocedurer, der indebærer analyse af data og danner afsæt for foranstaltninger til reduktion af sikkerhedsrisici som omhandlet i [afsnit 3.2](#).

Medlemsstaterne gennemfører en række aktiviteter til fremme af sikkerhed på nationalt plan, som er beskrevet detaljeret i medlemsstaternes sikkerhedsprogrammer.

På EU-plan koordineres de fleste sikkerhedsfremmende aktiviteter af EASA. EASA gør i den sammenhæng en integreret programmeringsindsats, som sikrer, at der med sikkerhedsfremme og reguleringsaktiviteter tages hånd om sikkerhedsrisici på den mest effektive måde, og indsatsen på disse to områder supplerer i et vist omfang hinanden. EASA udarbejder i denne forbindelse særlige EU-pakker til fremme af sikkerhed med henblik på at nå ud til en større målgruppe med sikkerhedsfremmende produkter. Parallelt hermed styrkes aktiviteterne, hvad angår sikkerhedspartnerskaber.

4.1 Aktiviteter på EU-plan

4.1.1 Sikkerhedskommunikation

Videreformidling af sikkerhedsinformation bidrager til at opbygge en sund sikkerhedskultur. Sikkerhedskommunikationsprodukter i Den Europæiske Union omfatter rapporter om sikkerhedsanalyse; meddelelser, foldere og plakater; av-materiale toolkits, manualer og vejledninger; planer og programmer workshoper og andre sikkerhedsrelaterede arrangementer.

4.1.1.1 Obligatorisk sikkerhedskommunikation

Forordning (EF) nr. 216/2008 fastsætter, at EASA skal offentliggøre en [årlig sikkerhedsoversigt](#)¹⁵, der informerer offentligheden om det generelle sikkerhedsniveau inden for den civile luftfart. Denne sikkerhedsoversigt indeholder information om sikkerheden inden for den civile luftfart – i EU og globalt.

Forordning (EU) nr. 996/2010 fastsætter, at der skal oprettes en database med sikkerhedsanbefalinger. Denne database er tilgængelig på internettet for offentligheden [on line](#)¹⁶.

4.1.1.2 Ikkeobligatorisk sikkerhedskommunikation

EASA offentliggør [Safety Information Bulletins \(SIB\)](#)¹⁷ for at informere de berørte aktører. SIB'erne er offentligt tilgængelige og revideres og ajourføres med jævne mellemrum. EASA offentliggør også en opgørelse over fremskridt med opfølgningen af [sikkerhedsanbefalinger](#)¹⁸.

¹⁵ <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

¹⁶ <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/default.asp>

4.1.1.3 Sikkerhedsskole og -konferencer

EASA gennemfører sikkerhedskampagner vedrørende specifikke sikkerhedsspørgsmål, der er opstået i forbindelse med hændelser, identificerede sikkerhedsrisici, begyndende problemer eller sikkerhedsrevisioner.

EASA gennemfører også regelmæssigt workshop og konferencer, der anvendes til at videreformidle sikkerhedsinformation til berørte aktører i EU, og som giver mulighed for at drøfte sikkerhedsspørgsmål, herunder resultaterne af inspektioner. EASA organiserer desuden en årlig sikkerhedskonference.

Europa-Kommissionen organiserer jævnligt konferencer og seminarer om spørgsmål vedrørende luftfartssikkerhed. Hertil kommer, at den gennemfører workshop og aktiviteter, der skal sikre god videreformidling og forståelse af bestemte sikkerhedsregler, f.eks. dem, der er fastsat ved forordning (EU) nr. 376/2014 og (EU) nr. 996/2010.

4.1.1.4 On-line-information

På [EASA's website](#)¹⁹ og på Europa-Kommissionens websted vedrørende [den europæiske luftfartssikkerhedspolitik](#)²⁰ har offentligheden adgang til en stor mængde oplysninger og dokumentation.

Hertil kommer, at netværk med begrænset adgang ofte anvendes til at udveksle sikkerhedsrelaterede oplysninger mellem EASA, Kommissionen og medlemsstaterne og med luftfartssektoren.

4.1.2 Det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ (ESSI)

ESSI er et luftfartssikkerhedsinitiativ, der har deltagere fra offentlige myndigheder og luftfartssektoren. Dets vigtigste mål er at forbedre luftfartssikkerheden ved frivillig indsats for at opnå omkostningseffektive sikkerhedsforbedringer. ESSI omfatter tre team: European Commercial Aviation Safety Team (ECAST), European Helicopter Safety Team (EHST) og European General Aviation Safety Team (EGAST). Plenarmøderne i disse team afholdes med henblik på at fastlægge retningslinjer, fordele arbejde på de forskellige team og revidere sikkerhedsmålene. Disse sikkerhedsteam ledes af et medlem fra luftfartssektoren og et fra EASA.

4.1.2.1 Kommerciel flyvning

ECAST beskæftiger sig med aktiviteter for store fly med faste vinger og har til opgave at forbedre sikkerheden inden for den kommercielle flyvning i EU og for EU-borgere på globalt plan. ECAST er et partnerskab mellem EASA, andre EU-myndigheder og luftfartssektoren. ECAST samarbejder med US CAST og andre store sikkerhedsinitiativer på verdensplan, navnlig ICAO's regionale luftfartssikkerhedsgrupper (RASG).

¹⁷ <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

¹⁸ <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

¹⁹ <http://easa.europa.eu/>

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

4.1.2.2 Helikoptere

EHEST er et organ for helikopterproducenter, operatører, forskningsorganisationer, myndigheder og havarieefterskere fra hele EU. EHEST arbejder tæt sammen med International Helicopter Safety Team (IHST).

4.1.2.3 Almindelig luftfart

EGAST samler repræsentanter for den almindelige luftfart, sammenslutninger og klubber, sektoren, EASA og andre myndigheder fra hele Europa. Det er et forum for udveksling af bedste praksis, indsamling af data og fremme af sikkerhed. Det bygger på det arbejde, der er gjort af dets medlemmer, og optimerer deres indsats. EGAST arbejder sammen med General Aviation Joint Steering Committee (GA JSC), som ledes i fællesskab af FAA og Aircraft Owners and Pilots Association's (AOPA) Air Safety Foundation.

4.2 Internationalt samarbejde på EU-plan

Luftfartssikkerheden er i stigende omfang et område, der kræver samarbejde og en global indsats. EU's luftfartssikkerhedspolitik har i den forbindelse en stadig stærkere international dimension.

Kommissionen, EASA og medlemsstaterne koordinerer nøje deres internationale aktiviteter på luftfartssikkerhedsområdet. Formålet er at øge sikkerheden og miljøbeskyttelsen på verdensplan, at støtte den frie bevægelighed for produkter og tjenesteydelser og at fremme EU-sikkerhedsnormer og globale sikkerhedsnormer.

For at nå disse mål samarbejder EU med partnerlande og regionale organisationer om reguleringsmæssige og operationelle aspekter. Det sker ved implementering af internationale aftaler og arbejdsordninger samt ved teknisk bistand og samarbejde. Den tekniske bistand tager sigte på at forbedre luftfartssikkerheden i udviklingslande eller -regioner; der udvikles teknisk samarbejde og partnerskaber mellem vækstlande og mere højtudviklede lande.

4.3 Aktiviteter på EU-plan

I EU omfatter uddannelsesaktiviteterne luftfartsorganisationer, der deltager i gennemførelsen af det europæiske program for luftfartssikkerhed: medlemsstaternes civilluftfartsmyndigheder, sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder og luftfartssektoren.

Kommissionen og agenturet skal i henhold til forordning (EU) nr. 376/2014 støtte medlemsstaterne med passende uddannelse. Denne uddannelse skal navnlig finde sted inden for rammerne af NoA og ECCAIRS Steering Committee.

I henhold til forordning (EF) nr. 216/2008 er organisationerne og de kompetente myndigheder ansvarlige for at opretholde et uddannelsesniveau for deres ansatte, som sætter dem i stand til at varetage deres opgaver på tilfredsstillende vis. De kompetente myndigheder skal ligeledes gøre det lettere for organisationerne at opfylde deres forpligtelser med hensyn til at gennemføre et forvaltningssystem med relevant uddannelse, hvor det er muligt eller hensigtsmæssigt.

Hertil kommer, at der er ved at blive udviklet nye uddannelsesmuligheder for at sikre, at alle de involverede har de relevante kvalifikationer til at sikre succesfuld anvendelse af den præstationsbaserede tilgang.

På lignende måde tilstræber EASA at opretholde et højt videns- og kompetenceniveau og ledsage de seneste udviklingstendenser inden for luftfart på dets aktivitetsområder ved at

udvikle og tilbyde uddannelseskurser - ikke blot for dets ansatte, men også for de berørte aktører, herunder fra medlemsstaterne og virksomheder.

Agenturet har også udviklet og driver et e-eksamenssystem på sit websted, som er baseret på en spørgsmålsdatabase. Dette sker på frivillig basis og er rettet mod studerende i uddannelsesinstitutioner eller selvstuderende og omfatter et system med etablerede eksaminationscentre, der giver mulighed for at opnå et bevis.

EASA yder også bistand til partnermyndigheder til opfyldelse af deres internationale forpligtelser (f.eks. vedrørende ICAO- og EU-regler) og gennemfører projekter inden for rammerne af EU-samarbejdet inden for den civile luftfart i flere af verdens regioner, herunder i nabolandene, Asien-Stillehavsregionen og Afrika.

4.3.1 Common Training Initiative Group (CTIG)

Den såkaldte Common Training Initiative Group (CTIG) er en horisontal gruppe for repræsentanter for myndigheder, der har til formål at varetage udveksling og koordinering af uddannelsesinitiativer, der skal kvalificere de regulerende myndigheders personale. Gruppen har kun en vejledende funktion og giver rådgivning om godkendt bedste praksis.

CTIG's aktiviteter fokuserer på at:

- sikre fælles forståelse af den rolle, der spilles af myndighedernes inspektører, ingeniører og andre eksperter og deres baggrund med hensyn til kvalifikationer og erfaringer
- identificere bedste praksis og nye tendenser inden for uddannelse, vidensevaluering, kompetenceevaluering og kvalificering af myndigheders personale
- identificere, udvikle, gennemføre og koordinere fælles uddannelsesaktiviteter, f.eks. identifikation af behov, kurser og programmer
- dele information om kurser af fælles interesse for EASA, nationale luftfartsmyndigheder og andre berørte aktører.

4.3.2 Uddannelsesbegreb

EASA har lanceret det såkaldte virtuelle EASA-akademi for at sikre, at der er uddannelsesmuligheder af høj kvalitet, navnlig for ansatte hos de nationale luftfartsmyndigheder. I forbindelse med fleksible uddannelsesstilbud, som er kombineret med en vidtrækkende tilstedeværelse (geografisk og med hensyn til sprog), anvender EASA kvalificerede uddannelsesudbydere, som er omhyggeligt udvalgt gennem en egnet godkendelsesprocedure. Med denne uddannelse er der især fokus på at yde støtte til og forbedre kvalifikationerne hos medlemsstatspersonale, der er beskæftiget med godkendelses- og tilsynsaktiviteter.

LISTE OVER FORKORTELSER

AMC	Acceptable Means of Compliance (acceptable måder for overensstemmelse)
ANS	Air Navigation Services (luftfartstjenester)
ATM	Air Traffic Management (lufttrafikstyring)
CAA	Civil Aviation Authority (civil luftfartsmyndighed)
CAG'er	Collaboration and analysis groups (samarbejds- og analysegrupper)
CS	Certification Specification (certificeringsspecifikation)
CTIG	Common Training Initiative Group (det fælles uddannelsesinitiativgruppe)
EASA	European Aviation Safety Agency (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur)
ECAST	European Commercial Aviation Safety Team (det europæiske sikkerhedsteam for kommerciel luftfart)
ECCAIRS	European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems (Det Europæiske Koordinationscenter for Systemer for Indberetning af flyhændelser)
ECR	European Central Repository (den europæiske centrale database for indberetninger af begivenheder)
EFTA	European Free Trade Association (Den Europæiske Frihandelssammenslutning)
EGAST	European General Aviation Safety Team
EHEST	European Helicopter Safety Team
ENCASIA	European Network of Civil Aviation Safety Investigation Authorities (den civile luftfarts sikkerhedsundersøgelsesmyndigheder)
EPAS	European Plan for Aviation Safety (den europæiske plan for luftfartssikkerhed)
ESSI	European Strategic Safety Initiative (det europæiske strategiske sikkerhedsinitiativ)
EU	European Union

FABs	Functional Airspace Blocks (funktionelle luftrumsblokke)
GM	Guidance Material (vejledende materiale)
ICAO	International Civil Aviation Organization (Organisationen for International Civil Luftfart)
NoA	Network of aviation safety analysts (netværket af luftfartssikkerhedsanalytikere)
SAFA	Safety Assessment of Foreign Aircraft (sikkerhedsvurdering af udenlandske luftfartøjer)
SES	Single European Sky (det fælles europæiske luftrum)
SIA	Safety Investigation Authority (sikkerhedsundersøgelsesmyndigheden)
SIB	Safety Information Bulletins (sikkerhedsinformationsbulletiner)
SPI	Safety Performance Indicator (sikkerhedspræstationsindikator)
SRP	Safety Risk Portfolio (sikkerhedsrisikoporteføljen)
SSP	State Safety Programme (statsligt sikkerhedsprogram)
TCO	Third Country Operator (tredjelandsoperatør)
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme (verdensomspændende program for kontrol med sikkerheden)