Den här texten är endast avsedd som ett dokumentationshjälpmedel och har ingen rättslig verkan. EU-institutionerna tar inget ansvar för innehållet. De autentiska versionerna av motsvarande rättsakter, inklusive ingresserna, publiceras i Europeiska unionens officiella tidning och finns i EUR-Lex. De officiella texterna är direkt tillgängliga via länkarna i det här dokumentet

►**B**

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1139

av den 4 juli 2018

om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 212, 22.8.2018, s. 1)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►**M1**	Kommissionens delegerade förordning (EU) 2021/1087 av den 7 april 2021	L 236	1	5.7.2021
►**M2**	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1689 av den 13 juni 2024	L 1689	1	12.7.2024
►**M3**	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024	L 2803	1	11.11.2024
►**M4**	Kommissionens delegerade förordning (EU) 2025/870 av den 28 februari 2025	L 870	1	5.5.2025
►**M5**	Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2026/1744 av den 8 juli 2026	L 1744	1	24.7.2026

Rättad genom:

►**C1**	Rättelse, EUT L 205, 5.8.2019, s. 36 (2018/1139)

▼B

EUROPAPARLAMENTETS OCH RÅDETS FÖRORDNING (EU) 2018/1139

av den 4 juli 2018

om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91

(Text av betydelse för EES)

KAPITEL I

PRINCIPER

Artikel 1

Syfte och mål

1. Det huvudsakliga målet med denna förordning är att fastställa och upprätthålla en hög och enhetlig säkerhetsnivå inom den civila luftfarten i unionen.

2. Dessutom är målen med denna förordning att

a) bidra till unionens övergripande luftfartspolitik samt till en förbättring av det övergripande resultatet för den civila luftfartssektorn,

b) underlätta, inom de områden som omfattas av denna förordning, fri rörlighet för varor, personer, tjänster och kapital, för att skapa lika villkor för alla aktörer på den inre luftfartsmarknaden, och förbättra konkurrenskraften för unionens luftfartsindustri,

c) bidra till en hög och enhetlig miljöskyddsnivå,

d) underlätta, på de områden som omfattas av denna förordning, rörligheten för produkter, tjänster och personal över hela världen, genom upprättande av lämpligt samarbete med tredjeländer och deras luftfartsmyndigheter samt genom att främja ett ömsesidigt erkännande av certifikat och andra relevanta handlingar,

e) främja kostnadseffektivitet, bland annat genom att undvika dubbelarbete och främja effektivitet i samband med reglerings-, certifierings- och tillsynsförfaranden samt en effektiv användning av därtill relaterade resurser på unionsnivå och nationell nivå,

▼C1

f) bidra, inom de områden som omfattas av denna förordning, till att fastställa och upprätthålla en hög och enhetlig luftfartsskyddsnivå inom den civila luftfarten,

▼B

g) bistå medlemsstaterna, på de områden som omfattas av denna förordning, med utövandet av deras rättigheter och uppfyllandet av deras skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att säkerställa en gemensam tolkning och ett enhetligt och snabbt genomförande av konventionens bestämmelser, på lämpligt sätt,

h) främja unionens syn på normer och bestämmelser för den civila luftfarten i hela världen genom att upprätta lämpligt samarbete med tredjeländer och internationella organisationer,

i) främja forskning och innovation, bland annat i samband med reglerings-, certifierings- och tillsynsförfaranden,

j) främja, inom de områden som omfattas av denna förordning, teknisk och operativ driftskompatibilitet samt utbyte av bästa administrativ praxis,

k) stärka passagerarnas förtroende när det gäller säker civil luftfart.

3. Målen i punkterna 1 och 2 ska uppnås genom bland annat följande:

a) Förberedelse, antagande och enhetlig tillämpning av alla nödvändiga akter,

b) Vidtagande av åtgärder för att förbättra säkerhetsnormer.

c) Säkerställande av att de deklarationer och certifikat som utfärdats i enlighet med denna förordning och med de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning är giltiga och erkänns i hela unionen utan några ytterligare krav.

d) Utveckling, med medverkan av standardiseringsorgan och andra branschorgan, av detaljerade tekniska standarder som ska användas för att följa denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, när så är lämpligt.

e) Inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*), som ska vara oberoende.

f) Enhetligt genomförande från de nationella behöriga myndigheternas och byråns sida av alla nödvändiga akter, inom ramen för deras respektive ansvarsområden.

g) Insamling, analys och utbyte av information till stöd för ett evidensbaserat beslutsfattande.

h) Inledande av upplysnings- och främjandeinitiativ, inklusive utbildning, kommunikation och spridning av relevant information.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Denna förordning ska tillämpas på följande:

a) En fysisk eller juridisk persons konstruktion och produktion av produkter, delar och utrustning för kontroll av luftfartyg på distans under tillsyn av byrån eller en medlemsstat, i den mån detta inte omfattas av led b.

▼B

b) Konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av luftfartyg på distans, där luftfartyget är eller kommer att vara

i) registrerat i en medlemsstat, såvida inte och i den mån som medlemsstaten har överfört sitt ansvar enligt Chicagokonventionen till ett tredjeland och luftfartyget drivs av en luftfartygsoperatör från ett tredjeland,

ii) registrerat i ett tredjeland och används av en luftfartygsoperatör som är etablerad, bosatt eller har en huvudsaklig verksamhetsort inom det territorium där fördragen är tillämpliga,

iii) ett obemannat luftfartyg som varken är registrerat i en medlemsstat eller i ett tredjeland och som drivs inom det territorium där fördragen är tillämpliga av en luftfartygsoperatör som är etablerad, bosatt eller har en huvudsaklig verksamhetsort inom det territoriet.

c) En luftfartygsoperatör från ett tredjeland som bedriver trafik med luftfartyg till, inom eller ut ur det territorium där fördragen är tillämpliga.

d) Konstruktion, produktion, underhåll och drift av säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning som används eller är avsedd att användas vid de flygplatser som avses i led e och tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan vid dessa flygplatser.

e) Konstruktion, underhåll och drift av flygplatser, inbegripet den säkerhetsrelaterade utrustning som används på de flygplatserna, som är belägna inom det territorium där fördragen är tillämpliga och som

i) är öppna för allmänt bruk,

ii) bedriver kommersiell lufttransport, och

iii) har en belagd instrumentbana på 800 meter eller mer eller enbart är avsedda för helikoptrar som använder procedurer för instrumentinflygning eller instrumentstart.

f) Skydd av omgivningarna runt de flygplatser som avses i led e, utan att detta påverkar tillämpningen av unionsrätt och nationell rätt om miljö och markanvändningsplanering.

g) Tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) inom det gemensamma europeiska luftrummet samt konstruktion, produktion, underhåll och drift av system och komponenter som används för tillhandahållandet av dessa flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS).

▼M3

h) Utformningen av luftrumsstrukturer inom det gemensamma europeiska luftrummet, utan att det påverkar tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 ([1]) och medlemsstaternas ansvar när det gäller luftrum inom deras jurisdiktion.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/2803 av den 23 oktober 2024 om genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet (EUT L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj)

▼B

2. Denna förordning ska också tillämpas på personal och organisationer som medverkar i de verksamheter som anges i punkt 1.

3. Denna förordning ska inte tillämpas på följande:

a) Luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av luftfartyg på distans, när dessa används för militär verksamhet, tullverksamhet, polisiär verksamhet, flygräddning, brandbekämpning, gränskontroll, kustbevakning eller liknande verksamheter eller tjänster under överinseende och ansvar av en medlemsstat, vilka utförs i allmänhetens intresse av eller på uppdrag av ett organ som har myndighetsbefogenheter, samt personal och organisationer som medverkar i de verksamheter och tjänster som utförs av dessa luftfartyg.

b) Flygplatser eller delar av flygplatser samt utrustning, personal och organisationer som kontrolleras och drivs av militären.

c) Flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), inklusive system och komponenter, personal och organisationer, som tillhandahålls eller tillgängliggörs av militären.

d) Konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartyg vars drift innebär låg risk för flygsäkerheten, enligt förteckningen i bilaga I, samt personal och organisationer som deltar i sådan verksamhet, såvida inte ett certifikat har utfärdats eller har ansetts utfärdats för luftfartyget i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008.

Vad gäller led a ska medlemsstaterna säkerställa att verksamheter och tjänster utförda av luftfartyg som avses i det ledet utförs med vederbörlig hänsyn till säkerhetsmålen i denna förordning. Medlemsstaterna ska också säkerställa att de luftfartygen, om så är lämpligt, separeras på ett säkert sätt från andra luftfartyg.

Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter enligt Chicagokonventionen får luftfartyg som omfattas av bilaga I till denna förordning och är registrerade i en medlemsstat tas i drift i andra medlemsstater, med förbehåll för godkännande av den medlemsstat inom vilkens territorium driften äger rum. Sådana luftfartyg får även underhållas, och deras konstruktion får ändras, i andra medlemsstater, under förutsättning att sådana konstruktionsändringar och sådant underhåll utförs under tillsyn av den medlemsstat där luftfartyget är registrerat och i enlighet med de förfaranden som fastställs i den medlemsstatens nationella rätt.

4. Genom undantag från punkt 3 första stycket d ska denna förordning, samt de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av denna förordning, tillämpas på konstruktion, produktion och underhåll av en luftfartygstyp som omfattas av tillämpningsområdet för bilaga I punkt 1 e, f, g, h eller i och på personal och organisationer som deltar i sådan verksamhet, om

a) den organisation som ansvarar för denna luftfartygstyps konstruktion har ansökt om ett typcertifikat hos byrån i enlighet med artikel 11 eller, i förekommande fall, har avgett en deklaration till byrån i enlighet med artikel 18.1 a avseende den luftfartygstypen,

▼B

b) denna luftfartygstyp är avsedd för serieproduktion, och

c) konstruktionen av denna luftfartygstyp inte tidigare har godkänts i enlighet med en medlemsstats nationella lagstiftning.

Denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av denna förordning ska tillämpas på den berörda luftfartygstypen från och med den dag då typcertifikatet utfärdas eller i förekommande fall från och med den dag då deklarationen avges. De bestämmelser som rör byråns bedömning av ansökan om typcertifikat och utfärdande av typcertifikat ska emellertid tillämpas från och med den dag då ansökan mottas.

▼M3

5. Utan att det påverkar nationella säkerhets- och försvarskrav och tillämpningen av artikel 1.2 i förordning (EU) 2024/2803 ska medlemsstaterna säkerställa att

a) de anläggningar som avses i punkt 3 första stycket b i denna artikel och som är öppna för allmänt bruk, och

b) de flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som avses i punkt 3 första stycket c i denna artikel och som tillhandahålls för sådan flygtrafik på vilken förordning (EU) 2024/2803 är tillämplig,

ger en nivå i fråga om säkerhet och driftskompatibilitet med civila system som är lika ändamålsenlig som den som följer av tillämpningen av de grundläggande krav som anges i bilagorna VII och VIII till denna förordning.

▼B

6. En medlemsstat får besluta att tillämpa något av, eller en kombination av, avsnitt I, II, III eller VII i kapitel III på viss eller all verksamhet som anges i punkt 3 första stycket a samt på personal och organisationer som deltar i sådana verksamheter, när den anser att bestämmelserna i fråga – mot bakgrund av verksamhetens, personalens och organisationernas särdrag och syftet med och innehållet i bestämmelserna – kan tillämpas på ett ändamålsenligt sätt.

Från och med den dag som anges i det beslutet ska de verksamheter, den personal och de organisationer som berörs uteslutande regleras av bestämmelserna i det eller de berörda avsnitten och av de bestämmelser i denna förordning som avser tillämpningen av de avsnitten.

Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och byrån om sitt beslut och ska förse dem med all relevant information, särskilt

a) det eller de avsnitt som berörs,

b) de verksamheter, den personal och de organisationer som berörs,

c) skälen till sitt beslut och

d) den dag då beslutet börjar gälla.

▼B

När kommissionen efter samråd med byrån anser att det villkor som anges i första stycket inte är uppfyllt, ska kommissionen anta en genomförandeakt innehållande dess beslut i detta avseende. Efter det att genomförandeakten har delgetts den berörda medlemsstaten ska den medlemsstaten utan dröjsmål fatta ett beslut om att ändra eller återkalla det tidigare beslut som avses i första stycket i denna punkt samt informera kommissionen och byrån om detta.

Utan att det påverkar tillämpningen av fjärde stycket får en medlemsstat även när som helst besluta att ändra eller återkalla det tidigare beslut som avses i första stycket i denna punkt. I sådana fall ska den utan dröjsmål underrätta kommissionen och byrån om detta.

Byrån ska i den databas som avses i artikel 74 inkludera samtliga beslut av kommissionen och av medlemsstaterna som har varit föremål för underrättelse enligt denna punkt.

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

7. Medlemsstaterna får besluta att från denna förordning undanta konstruktion, underhåll och drift av en flygplats samt säkerhetsrelaterad utrustning som används vid denna flygplats, om flygplatsen inte hanterar mer än 10 000 betalande flygpassagerare per år och inte mer än 850 rörelser relaterade till fraktverksamhet per år och under förutsättning att de berörda medlemsstaterna säkerställer att ett sådant undantag inte äventyrar överensstämmelsen med de grundläggande kraven i artikel 33.

Från och med den dag som anges i det undantagsbeslutet ska utformningen, underhållet och driften av den berörda flygplatsen, dess säkerhetsrelaterade utrustning och marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan på flygplatsen inte längre regleras av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

Den berörda medlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och byrån om sitt undantagsbeslut och skälen till att det antagits.

När kommissionen efter samråd med byrån anser att ett sådant undantag av en medlemsstat inte uppfyller villkoren i första stycket, ska den anta en genomförandeakt i vilken anges dess beslut i detta avseende. När en berörd medlemsstat har delgetts sådana genomförandeakter ska den medlemsstaten utan dröjsmål ändra eller återkalla undantagsbeslutet samt informera kommissionen och byrån om detta.

Medlemsstaterna ska även underrätta kommissionen och byrån om de undantag som de har beviljat i enlighet med artikel 4.3b i förordning (EG) nr 216/2008.

Medlemsstaterna ska årligen granska trafiksiffrorna för de flygplatser som de har beviljat undantag för enligt denna punkt eller artikel 4.3b i förordning (EG) nr 216/2008. I fall då denna granskning visar att en av dessa flygplatser under tre på varandra följande år hanterar mer än 10 000 betalande flygpassagerare per år eller fler än 850 rörelser per år relaterade till fraktverksamhet, ska den berörda medlemsstaten återkalla undantaget för den flygplatsen. I sådana fall ska den underrätta kommissionen och byrån om detta.

▼B

Byrån ska i den databas som avses i artikel 74 inkludera samtliga beslut av kommissionen och av medlemsstaterna som har varit föremål för underrättelse enligt denna punkt.

8. En medlemsstat får besluta att från denna förordning undanta konstruktion, produktion, underhåll och drift av en eller flera av följande luftfartygskategorier:

a) Andra flygplan än obemannade flygplan som har högst två sittplatser, en mätbar stallfart eller en minimal konstant flyghastighet i landningskonfiguration som inte överstiger 45 knop CAS samt en maximal startmassa (MTOM) på högst 600 kg enligt medlemsstatens registreringsmetod, när det gäller flygplan som inte är avsedda att användas på vatten, eller 650 kg, när det gäller flygplan som är avsedda att användas på vatten.

b) Andra helikoptrar än obemannade helikoptrar som har högst två sittplatser samt en maximal startmassa (MTOM) på högst 600 kg enligt medlemsstatens registreringsmetod, när det gäller helikoptrar som inte är avsedda att användas på vatten, eller 650 kg, när det gäller helikoptrar som är avsedda att användas på vatten.

c) Andra segelflygplan än obemannade segelflygplan samt andra motordrivna segelflygplan än obemannade motordrivna segelflygplan som har högst två sittplatser samt en maximal startmassa (MTOM) på högst 600 kg enligt medlemsstatens registreringsmetod.

När det gäller de luftfartygskategorier som avses i första stycket får medlemsstaterna emellertid inte fatta ett sådant beslut i fråga om luftfartyg för vilka det har utfärdats, eller anses ha utfärdats, ett certifikat i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 eller med den här förordningen eller för vilka det har avgetts en deklaration i enlighet med denna förordning.

9. Ett undantagsbeslut som fattats av en medlemsstat enligt punkt 8 får inte hindra en organisation som har en huvudsaklig verksamhetsort inom den medlemsstatens territorium från att besluta att konstruera och producera sådana luftfartyg som omfattas av det beslutet i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av denna förordning. När en sådan organisation fattar ett sådant beslut, ska den informera den berörda medlemsstaten om detta. I sådana fall ska det undantagsbeslut som medlemsstaten fattat enligt punkt 8 inte tillämpas på dessa konstruktions- och produktionsverksamheter eller på luftfartyg som har konstruerats och producerats som ett resultat av de verksamheterna.

10. Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter enligt Chicagokonventionen får luftfartyg som omfattas av det undantagsbeslut som fattats enligt punkt 8 och är registrerade i den medlemsstat som fattade det beslutet tas i drift i andra medlemsstater, med förbehåll för godkännande av den medlemsstat inom vilkens territorium driften äger rum. Sådana luftfartyg får även underhållas, och deras konstruktion får ändras, i andra medlemsstater, under förutsättning att sådant underhåll och sådana konstruktionsändringar utförs under tillsyn av den medlemsstat där luftfartyget är registrerat och i enlighet med de förfaranden som fastställs i den medlemsstatens nationella rätt.

▼B

I ett certifikat som utfärdas för ett luftfartyg som omfattas av ett undantagsbeslut som fattats enligt punkt 8 ska det klart anges att det inte är utfärdat enligt denna förordning utan enligt nationell rätt i den medlemsstat som utfärdar certifikatet. Andra medlemsstater får godta sådana nationella certifikat endast om de själva har fattat ett motsvarande beslut enligt punkt 8.

11. Alla bestämmelser i den nationella rätten i den medlemsstat som i enlighet med punkt 8 har fattat ett undantagsbeslut om konstruktion, produktion, underhåll och drift av det luftfartyg som omfattas av det beslutet ska stå i proportion till arten av och risken med den berörda verksamheten och ska beakta de mål och de principer som anges i artiklarna 1 respektive 4.

Den medlemsstat som har fattat ett undantagsbeslut enligt punkt 8 ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och byrån om beslutet och förse dem med all relevant information, särskilt uppgift om den dag då beslutet börjar tillämpas samt vilket luftfartygskategori som berörs av beslutet.

En medlemsstat får besluta att ändra eller återkalla ett undantagsbeslut som den fattat i enlighet med punkt 8. Om så är fallet ska den utan dröjsmål underrätta kommissionen och byrån om detta.

Byrån ska i den databas som avses i artikel 74 inkludera samtliga beslut av medlemsstaterna som har varit föremål för underrättelse enligt denna punkt.

Ett undantagsbeslut som har fattats av en medlemsstat enligt punkt 8 ska även tillämpas på organisationer och personal som medverkar i den konstruktion, produktion, underhåll och drift som omfattas av det beslutet.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning avses med

1. *tillsyn*: fortlöpande kontroll, som genomförs av den behöriga myndigheten eller för dennas räkning, av att de krav i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av den, och på grundval av vilka ett certifikat har utfärdats eller för vilka en deklaration har avgetts, fortsätter att vara uppfyllda.

2. *Chicagokonventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart och dess bilagor, undertecknad i Chicago den 7 december 1944.

3. *produkt*: ett luftfartyg, en motor eller en propeller.

4. *del*: beståndsdel i en produkt i enlighet med produktens utformning.

▼M3

5. *flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)*: flygledningstjänst enligt definitionen i artikel 2.9 i förordning (EU) 2024/2803 och flygtrafiktjänster enligt definitionen i artikel 2.5 i den förordningen, samt sådana nätverksfunktioner som avses i artikel 37 i den förordningen och tjänster som består av framtagning och bearbetning av data och av formatering och leverans av data till allmän flygtrafik i flygtrafiksyfte.

▼B

6. *komponent för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)*: materiella objekt, till exempel hårdvara, och immateriella objekt, till exempel programvara, av vilka driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst är beroende.

7. *system för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)*: en samling luftburna och markbaserade komponenter samt rymdbaserad utrustning som ger stöd till flygtrafiktjänster under hela flygningen.

8. *generalplan för flygledningstjänst*: den plan som godkänts genom rådets beslut 2009/320/EG ([1]) i enlighet med artikel 1.2 i rådets förordning (EG) nr 219/2007 ([2]).

9. *certifiering*: varje form av erkännande i enlighet med denna förordning, baserat på en lämplig bedömning av att en juridisk eller fysisk person, produkt, del, utrustning som inte är fast installerad, utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans, flygplats, säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, system för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), komponent för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) eller utbildningshjälpmedel för flygsimulering uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, genom utfärdande av ett certifikat som styrker att dessa krav är uppfyllda.

10. *deklaration*: ett skriftligt uttalande i enlighet med denna förordning som gjorts på eget ansvar av en juridisk eller fysisk person som omfattas av denna förordning och som bekräftar att de tillämpliga kraven i denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning och som avser en juridisk eller fysisk person, produkt, del, utrustning som inte är fast installerad, utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans, säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, system för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), komponent för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) eller utbildningshjälpmedel för flygsimulering är uppfyllda.

11. *behörigt organ*: varje ackrediterad juridisk eller fysisk person som av byrån eller en nationell behörig myndighet får tilldelas specifika certifierings- eller tillsynsuppgifter enligt denna förordning under byråns respektive den nationella behöriga myndighetens kontroll och ansvar.

([1]) Rådets beslut 2009/320/EG av den 30 mars 2009 om godkännande av huvudplanen för det europeiska systemet för flygledningstjänsten för Sesarprojektet (Single European Sky ATM Research) (EUT L 95, 9.4.2009, s. 41).

([2]) Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR) (EUT L 64, 2.3.2007, s. 1).

▼B

12. *certifikat*: certifikat, godkännandetillstånd, licens, auktorisation, intyg eller annat dokument som utfärdas till följd av en certifiering, som styrker att de tillämpliga kraven är uppfyllda.

13. *luftfartygsoperatör*: varje juridisk eller fysisk person som utför eller avser att bedriva trafik med ett eller flera luftfartyg.

14. *flygplatsoperatör*: varje juridisk eller fysisk person som driver eller avser att driva en eller flera flygplatser.

15. *utbildningshjälpmedel för flygsimulering*: alla anordningar, oavsett typ, i vilka flygförhållanden simuleras på marken, bland annat flygsimulatorer, flygutbildningshjälpmedel, utbildningshjälpmedel för flygträning och navigationsprocedurer samt anordningar för grundläggande instrumentutbildning.

16. *flygplats*: avgränsat område på land eller vatten, på en fast eller flytande struktur, on- eller off-shore, inklusive byggnader, installationer och utrustning, som helt eller delvis är avsett att användas för landning, start och manövrering av luftfartyg.

17. *säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning*: instrument, utrustning, mekanismer, apparater, tillhörigheter, programvaror eller tillbehör som används eller är avsedda att användas för att bidra till säker drift av luftfartyg på en flygplats.

18. *platta*: avgränsat område på en flygplats avsett för luftfartygs av- och pålastning av post, gods eller bagage, passagerares av- och påstigning, luftfartygs tankning, uppställning eller underhåll.

19. *ledningstjänst för trafik på plattan*: tjänst som tillhandahålls för att reglera luftfartygs och fordons aktiviteter och rörelser på en platta.

20. *flyginformationstjänst*: tjänst med uppgift att ge råd och upplysningar av betydelse för luftfartens säkerhet och effektivitet.

21. *allmän flygtrafik*: alla civila luftfartygs respektive statsluftfartygs rörelser som utförs i enlighet med de förfaranden som fastställs av Internationella civila luftfartsorganisationen (nedan kallad *Icao*).

22. *internationella standarder och rekommenderade metoder*: de internationella standarder och rekommenderade metoder som antagits av Icao i enlighet med artikel 37 i Chicagokonventionen.

23. *marktjänster*: tjänster som tillhandahålls på flygplatser omfattande säkerhetsrelaterad verksamhet på områdena övervakning på marken, flygklarering och kontroll av lastning, passagerartjänster, bagagehantering, fraktgods och posthantering, hantering av luftfartyg på plattan, luftfartygstjänster, bränsle- och oljehantering och lastning av catering; detta omfattar fallet då luftfartygsoperatörer tillhandahåller dessa marktjänster till sig själva (egenhantering).

▼B

24. *kommersiell lufttransport*: verksamhet med luftfartyg för transport av passagerare, gods eller post mot ersättning eller annan form av gottgörelse.

25. *säkerhetsprestanda*: unionens, en medlemsstats eller en organisations resultat vad gäller säkerhet, enligt dess mål för säkerhetsprestanda och indikatorer för säkerhetsprestanda.

26. *indikator för säkerhetsprestanda*: en parameter som används för övervakning och bedömning av säkerhetsprestanda.

27. *mål för säkerhetsprestanda*: ett planerat eller avsett mål för att uppfylla indikatorer för säkerhetsprestanda under en given tidsperiod.

28. *luftfartyg*: anordning som kan erhålla bärkraft i atmosfären genom luftens reaktioner, med undantag av dess reaktioner mot jordytan.

29. *lös utrustning*: instrument, utrustning, mekanismer, apparater, tillhörigheter, programvara eller tillbehör som medförs ombord på ett luftfartyg av luftfartygsoperatören, som inte är delar och som används eller är avsedda att användas vid drift eller kontroll av luftfartyget, som bidrar till de ombordvarandes överlevnad eller som kan påverka luftfartygets säkra drift.

30. *obemannat luftfartyg*: alla luftfartyg som flygs eller konstruerat för att fungera självständigt eller fjärrstyras utan pilot ombord.

31. *fjärrpilot*: en fysisk person som ansvarar för att på ett säkert sätt genomföra flygningen av ett obemannat luftfartyg genom att använda dess styrorgan, antingen manuellt eller, när det obemannade luftfartyget flyger automatiskt, genom att följa dess kurs och när som helst kunna ingripa och ändra denna.

32. *utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans*: instrument, utrustning, mekanismer, apparatur, tillhörigheter, programvara eller tillbehör som är nödvändiga för säker drift av obemannade luftfartyg som inte är delar och som inte medförs ombord på det obemannade luftfartyget.

▼M3

33. *det gemensamma europeiska luftrummet*: luftrummet ovanför det territorium som fördragen tillämpas på samt varje annat luftrum där medlemsstaterna tillämpar förordning (EU) 2024/2803 i enlighet med artikel 1.4 i den förordningen.

34. *nationell behörig myndighet*: ett eller flera organ som har utsetts av en medlemsstat och som har de befogenheter och det tilldelade ansvar som krävs för att utföra uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

▼B

Artikel 4

Principer för åtgärder enligt denna förordning

1. När kommissionen, byrån och medlemsstaterna vidtar åtgärder enligt denna förordning ska de

▼C1

a) återspegla teknikens utvecklingsnivå och bästa praxis på luftfartsområdet och beakta världsomspännande erfarenheter av luftfart samt vetenskapliga och tekniska framsteg inom respektive områden,

▼B

b) bygga vidare på bästa tillgängliga uppgifter och analyser,

c) möjliggöra en omedelbar reaktion på fastställda orsaker till olyckor, allvarliga tillbud och avsiktliga säkerhetsöverträdelser,

d) beakta ömsesidiga beroenden mellan de olika flygsäkerhetsområdena och mellan flygsäkerhet, it-säkerhet och andra tekniska områden inom luftfartsreglering,

e) om möjligt fastställa krav och förfaranden på ett sätt som är resultatbaserat och är inriktat på mål som ska uppnås, samtidigt som de tillåter olika sätt att uppnå dessa resultatbaserade mål,

f) främja samarbete och effektiv resursanvändning mellan myndigheter på unionsnivå och medlemsstatsnivå,

g) vidta icke-bindande åtgärder, inklusive säkerhetsfrämjande åtgärder, där så är möjligt,

h) ta hänsyn till internationella rättigheter och skyldigheter på området civil luftfart i unionen och medlemsstaterna, däribland de som anges i Chicagokonventionen.

2. De åtgärder som vidtas enligt denna förordning ska överensstämma med och stå i proportion till arten av och risken med varje enskild verksamhet som de hänför sig till. Vid utarbetandet och antagandet av sådana åtgärder ska kommissionen, byrån och medlemsstaterna ta hänsyn till följande beroende på vilken verksamhet som bedrivs:

a) Om andra personer än flygbesättningen medförs ombord, och särskilt om flygningen är öppen för allmänheten.

b) I vilken utsträckning tredje man eller egendom på marken kan utsättas för fara genom verksamheten.

c) Det berörda luftfartygets komplexitet, prestanda och operativa egenskaper.

d) Flygningens syfte, typ av luftfartyg och typ av luftrum som används.

e) Flygningens eller verksamhetens typ, omfattning och komplexitet samt, i förekommande fall, omfattningen av den trafik som den ansvariga organisationen eller personen hanterar och av vilken typ den är.

▼B

f) I vilken utsträckning de personer som berörs av riskerna med verksamheten är i stånd att bedöma och kontrollera dessa risker.

g) Resultaten av tidigare certifiering och tillsyn.

KAPITEL II

SÄKERHETSLEDNING FÖR LUFTFART

Artikel 5

Europeiskt program för flygsäkerhet

1. Kommissionen ska, efter samråd med byrån och medlemsstaterna, anta, offentliggöra och vid behov uppdatera ett dokument som beskriver det europeiska flygsäkerhetssystemets funktion, som omfattar de regler, verksamheter och processer som används för att hantera den civila flygsäkerheten i unionen i enlighet med denna förordning (nedan kallat *det europeiska programmet för flygsäkerhet*).

2. Det europeiska programmet för flygsäkerhet ska innehålla åtminstone de inslag rörande staters säkerhetsledningsansvar som beskrivs i de internationella standarderna och rekommenderade metoderna.

Det europeiska programmet för flygsäkerhet ska också beskriva processen för att utarbeta, anta, uppdatera och genomföra den europeiska planen för flygsäkerhet som avses i artikel 6, och som medlemsstaterna och berörda aktörer ska vara nära involverade i.

Artikel 6

Den europeiska planen för flygsäkerhet

1. Byrån ska, i nära samarbete med medlemsstaterna och berörda aktörer enligt artikel 5.2 andra stycket, utarbeta, anta, offentliggöra och därefter minst en gång per år uppdatera en europeisk plan för flygsäkerhet. Baserat på en bedömning av relevant säkerhetsinformation ska den europeiska planen för flygsäkerhet identifiera de största säkerhetsrisker som påverkar det europeiska systemet för flygsäkerhet och ange vilka åtgärder som krävs för att begränsa dessa risker.

2. Byrån ska, i nära samarbete med medlemsstaterna och berörda aktörer enligt artikel 5.2 andra stycket, i en särskild säkerhetsriskportfölj dokumentera de säkerhetsrisker som avses i punkt 1 i den här artikeln och övervaka berörda parters genomförande av relaterade åtgärder för att begränsa riskerna, vid behov bland annat genom att fastställa indikatorer för säkerhetsprestanda.

3. Den europeiska planen för flygsäkerhet ska, med hänsyn tagen till de mål som fastställs i artikel 1, ange nivån i fråga om säkerhetsprestandan i unionen. Kommissionen, byrån och medlemsstaterna ska gemensamt sträva efter att uppnå den nivån i fråga om säkerhetsprestanda.

▼B

Artikel 7

Statligt säkerhetsprogram

1. Varje medlemsstat ska, i samråd med berörda aktörer, inrätta och upprätthålla ett statligt säkerhetsprogram för förvaltningen av den civila flygsäkerheten när det gäller luftfartsverksamhet under dess ansvar (nedan kallat *statligt säkerhetsprogram*). Detta program ska stå i proportion till dessa verksamheters omfattning och komplexitet och ska vara förenligt med det europeiska programmet för flygsäkerhet.

2. Det statliga säkerhetsprogrammet ska innehålla åtminstone de inslag rörande staters säkerhetsledningsansvar som beskrivs i de internationella standarderna och rekommenderade metoderna.

3. Det statliga säkerhetsprogrammet ska, med beaktande av de mål som anges i artikel 1 och den nivå i fråga om säkerhetsprestanda som avses i artikel 6.3, ange den nivå i fråga om säkerhetsprestanda som ska uppnås på nationell nivå vad gäller luftfartsverksamhet under den berörda medlemsstatens ansvar.

Artikel 8

Statlig plan för flygsäkerhet

1. Det statliga säkerhetsprogrammet ska inkludera eller åtföljas av en statlig plan för flygsäkerhet. Baserat på en bedömning av relevant säkerhetsinformation ska varje medlemsstat, i samråd med berörda aktörer, i den planen identifiera de största säkerhetsrisker som berör dess nationella system för civil flygsäkerhet och ange vilka åtgärder som krävs för att begränsa dessa risker.

2. Den statliga flygsäkerhetsplanen ska omfatta de risker och åtgärder som fastställts i den europeiska planen för flygsäkerhet och som är relevanta för den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten ska underrätta byrån om de risker och åtgärder som fastställts i den europeiska planen för flygsäkerhet och som den anser inte vara relevanta för sitt nationella system för flygsäkerhet och skälen till detta.

KAPITEL III

▼C1

MATERIELLA KRAV

▼B

AVSNITT I

Luftvärdighet och miljöskydd

Artikel 9

Grundläggande krav

1. Luftfartyg som avses i artikel 2.1 a och b, med undantag för obemannade luftfartyg, och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad ska uppfylla de grundläggande krav på luftvärdighet som fastställs i bilaga II till denna förordning.

▼B

2. ►M4 Vad gäller buller och utsläpp ska de luftfartygen och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad uppfylla miljöskyddskraven i ändring 14 av volym I, i ändring 11 av volym II och i ändring 2 av volym III, i deras lydelse den 1 januari 2024, i bilaga 16 till Chicagokonventionen. ◄

De grundläggande krav på miljökompatibilitet som anges i bilaga III till denna förordning ska tillämpas på produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad i den mån de bestämmelser i Chicagokonventionen som anges i första stycket i denna punkt inte innehåller några miljöskyddskrav.

Organisationer som medverkar i konstruktionen, produktionen och underhållet av de produkter som avses i artikel 2.1 a och b ska uppfylla kraven i punkt 8 i bilaga III till denna förordning.

Artikel 10

Överensstämmelse

1. Vad gäller luftfartyg som avses i artikel 2.1 a, med undantag för obemannade luftfartyg, och deras motorer, propellrar och delar ska överensstämmelse med artikel 9 säkerställas i enlighet med artiklarna 11, 12, och 15.1.

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

Artikel 11

Konstruktion av produkter

Konstruktionen av en produkt ska vara föremål för certifiering och ett typcertifikat ska utfärdas för den. Ändringar av denna konstruktion ska också vara föremål för certifiering och ska resultera i att ett ändringscertifikat, inklusive kompletterande typcertifikat, utfärdas för dem. Underlag för reparationer ska vara föremål för certifiering och ett godkännande ska utfärdas för dem.

Ett godkännande ska utfärdas för data för operativ lämplighet rörande en typkonstruktion Godkännandet ska ingå i typcertifikatet eller det begränsade typcertifikat som avses i artikel 18.1 b, beroende på vad som är tillämpligt.

Typcertifikatet, ändringscertifikatet, godkännandet av underlag för reparationer och godkännandet av data för operativ lämplighet ska utfärdas efter ansökan, om sökanden har visat att produktens konstruktion överensstämmer med den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 19.1 b i och ii, beroende på vad som är tillämpligt, och att produktens konstruktion inte har något inslag eller någon egenskap som gör den oförenlig med miljöhänsyn eller farlig vid drift.

▼B

Typcertifikatet, ändringscertifikatet, godkännandet av underlag för reparationer och godkännandet av data för operativ lämplighet kan också utfärdas utan sådan ansökan, av en organisation som godkänts i enlighet med artikel 15 och som har fått befogenhet att utfärda dessa certifikat eller godkännanden i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 19.1 k, när organisationen har fastställt att produktens konstruktion uppfyller de villkor som fastställs i tredje stycket i denna punkt.

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

Artikel 12

Konstruktion av delar

Om inte annat fastställts genom delegerade akter som avses i artikel 19 ska konstruktion av delar vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas för den.

Certifikatet ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att delens konstruktion uppfyller den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 19.1 b iii.

Certifikatet får också utfärdas utan en sådan ansökan, av en organisation som godkänts i enlighet med artikel 15 och som har fått befogenhet att utfärda dessa certifikat i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 19.1 k, när organisationen har fastställt att delens konstruktion uppfyller den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 19.1 b iii.

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

Artikel 13

Konstruktion av utrustning som inte är fast installerad

Om så föreskrivs i de delegerade akter som avses i artikel 19, ska konstruktionen av utrustning som inte är fast installerad vara föremål för certifiering och ett certifikat ska utfärdas för den.

Certifikatet ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att konstruktionen av utrustning som inte är fast installerad uppfyller den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 19.1 b iii.

Certifikatet får också utfärdas utan en sådan ansökan, av en organisation som godkänts i enlighet med artikel 15 och som har fått befogenhet att utfärda dessa certifikat i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 19.1 k, när organisationen har fastställt att konstruktionen av utrustning som inte är fast installerad uppfyller den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 19.1 b iii.

▼B

Artikel 14

Enskilda luftfartyg

1. Enskilda luftfartyg ska vara föremål för certifiering och för dem ska ett luftvärdighetsbevis utfärdas och, om de delegerade akter som avses i artikel 19 föreskriver det, ett miljövärdighetsbevis (buller).

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

2. De bevis som avses i punkt 1 i denna artikel ska vara giltiga så länge luftfartyget och dess motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad underhålls i enlighet med de genomförandeakter rörande fortsatt luftvärdighet som avses i artikel 17 och är i skick för säker och miljökompatibel drift.

Artikel 15

Organisationer

1. Om inte annat fastställts genom delegerade akter som avses i artikel 19 ska organisationer som är ansvariga för konstruktion och produktion av produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad vara föremål för certifiering och ett godkännande ska utfärdas för dem. Detta godkännande ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den följer de bestämmelser som fastställts genom de delegerade akter som avses i artikel 19 för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9. I godkännandet ska anges vilka befogenheter organisationen har getts och godkännandets omfattning.

2. Ett godkännande ska även krävas med avseende på

a) organisationer som är ansvariga för underhåll av och fortsatt luftvärdighet för produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad, och

b) organisationer som medverkar i utbildning av personal som är ansvarig för godkännandeförklaring för en produkt, del eller utrustning som inte är fast installerad efter underhåll.

Första stycket ska emellertid inte tillämpas på situationer där sådana godkännanden inte krävs som en följd av antagandet av de genomförandeakter som avses i artikel 17.1 b, med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten.

De godkännanden som avses i denna punkt ska utfärdas efter ansökan, om sökanden har visat att den följer de genomförandeakter som avses i artikel 17 och som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9.

3. I de godkännanden som avses i punkt 2 i denna artikel ska anges vilka befogenheter organisationen har getts. Godkännandena får ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 17.1 b.

▼B

4. De godkännanden som avses i punkt 2 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre uppfyller reglerna och förfarandena för utfärdandet och bibehållandet av sådana godkännanden i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 17.1 b.

5. Om ett sådant godkännande som avses i punkt 2 i den här artikeln inte krävs, som en följd av antagandet av de genomförandeakter som avses i artikel 17.1 b med beaktande av de mål och principer som fastställs i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, kan de genomförandeakter som avses i artikel 17 ändå kräva att den berörda organisationen deklarerar sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med den verksamhet som den utför i överensstämmelse med de genomförandeakterna.

Artikel 16

Personal

1. Personal som är ansvarig för en godkännandeförklaring för en produkt, del eller utrustning som inte är fast installerad efter underhåll ska vara skyldiga att inneha en licens, utom i situationer där sådana licenser inte krävs som en följd av antagandet av de genomförandeakter som avses i artikel 17.1 d, och med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten.

Licensen ska utfärdas efter ansökan, om sökanden har visat att han eller hon följer de genomförandeakter som avses i artikel 17 och som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9.

2. I den licens som avses i punkt 1 i denna artikel ska anges vilka befogenheter personalen har getts. Licensen kan ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 17.1 d.

3. Den licens som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdandet och bibehållandet av en sådan licens, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 17.1 d.

Artikel 17

Genomförandeakter gällande luftvärdighet

1. För att säkerställa ett enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9 för de luftfartyg som avses i artikel 2.1 a och b, med undantag för obemannade luftfartyg, samt deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter som fastställer detaljerade bestämmelser gällande,

a) regler och förfaranden för att bibehålla de certifikat som avses i artikel 14 och artikel 18.2 första stycket a,

b) regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de godkännanden som avses i artikel 15.2, och för de situationer där sådana godkännanden inte ska krävas,

c) regler och förfaranden för de deklarationer som avses i artikel 15.5, och för de situationer där sådana deklarationer ska krävas,

▼B

d) regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de licenser som avses i artikel 16, och för de situationer där sådana licenser inte ska krävas,

e) befogenheter och skyldigheter för innehavare av godkännanden och licenser som utfärdas enligt artiklarna 15.2 och 16 och för de organisationer som avger deklarationer i enlighet med artikel 15.5,

f) regler och förfaranden för underhåll av produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad,

g) regler och förfaranden för hantering som syftar till fortsatt luftvärdighet för luftfartyg,

h) ytterligare luftvärdighetskrav för produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad, vars konstruktion redan har certifierats, som behövs för att stödja fortsatt luftvärdighet och säkerhetsförbättringar.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

2. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9 och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilagorna 1, 6 och 8 till Chicagokonventionen.

▼M2

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande system för artificiell intelligens som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/ 1689 ([1]) kraven i kapitel III avsnitt 2 i den förordningen beaktas.

▼B

Artikel 18

Undantag

1. Genom undantag från artiklarna 9–13, beroende på vad som är lämpligt, gäller följande:

a) Frågan huruvida konstruktionen av produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad uppfyller de tillämpliga grundläggande krav som avses i artikel 9 får bedömas utan att ett certifikat utfärdas, om de delegerade akter som avses i artikel 19.1 d i föreskriver det. I detta fall ska de delegerade akter som avses i artikel 19.1 j ange villkoren och förfarandena för en sådan bedömning. De delegerade akter som avses i artikel 19.1 d i kan föreskriva att den organisation som ansvarar för konstruktion och tillverkning av sådana produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad ska tillåtas deklarera att deras konstruktion överensstämmer med de grundläggande kraven samt de detaljerade specifikationer som fastställts i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 19.1 i som antagits för att säkerställa att dessa konstruktioner uppfyller dessa grundläggande krav.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1689 av den 13 juni 2024 om harmoniserade regler för artificiell intelligens och om ändring av förordningarna (EG) nr 300/2008, (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 och (EU) 2019/2144 samt direktiven 2014/90/EU, (EU) 2016/797 och (EU) 2020/1828 (förordning om artificiell intelligens) (EUT L, ELI: 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/ reg/2024/1689/oj).

▼B

b) Om ett luftfartygs konstruktion inte uppfyller de grundläggande krav som avses i artikel 9 får ett begränsat typcertifikat utfärdas. I detta fall ska certifikatet utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att luftfartygets konstruktion överensstämmer med den certifieringsgrund som fastställts i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 19.1 b i och ii och att luftfartygets konstruktion är lämplig vad gäller luftvärdighet och miljökompatibilitet, mot bakgrund av luftfartygets avsedda användning.

2. Genom undantag från artiklarna 9, 10 och 14, beroende på vad som är lämpligt, gäller följande:

a) I enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 19 ska ett begränsat luftvärdighetsbevis eller ett begränsat miljövärdighetsbevis (buller) utfärdas för luftfartyg vars konstruktion antingen har varit föremål för en deklaration i enlighet med punkt 1 a eller för vilken ett begränsat typcertifikat har utfärdats i enlighet med punkt 1 b. I detta fall ska dessa bevis utfärdas efter ansökan, om sökanden har visat att luftfartyget överensstämmer med den konstruktionen och att luftfartyget är i skick för säker och miljökompatibel drift.

b) I enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 19 kan ett flygtillstånd utfärdas för att möjliggöra driften av ett luftfartyg som saknar ett giltigt luftvärdighetsbevis eller giltigt begränsat luftvärdighetsbevis. I detta fall ska ett sådant flygtillstånd utfärdas efter ansökan, om sökanden har visat att luftfartyget kan fungera säkert vid en grundläggande flygning.

Flygtillståndet kan också utfärdas utan en sådan ansökan, av en organisation som godkänts i enlighet med artikel 15 och som har fått befogenhet att utfärda dessa flygtillstånd i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 19.1 k eller den genomförandeakt som avses i artikel 17.1 e, om organisationen har fastställt att luftfartyget kan fungera säkert vid en grundläggande flygning.

Flygtillståndet ska omfattas av lämpliga begränsningar, i enlighet med vad som föreskrivs i de delegerade akter som avses i artikel 19.1 f, särskilt begränsningar som avser att skydda säkerheten för tredje part.

Artikel 19

Delegerade befogenheter

1. När det gäller luftfartyg enligt artikel 2.1 a och b, med undantag för obemannade luftfartyg, och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 med närmare bestämmelser med avseende på följande:

a) Detaljerade miljöskyddskrav för produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad, i situationer som avses i artikel 9.2 andra stycket.

b) Villkoren för byråns fastställande och underrättelse till en sökande av följande i enlighet med artikel 77:

i) Den typcertifieringsgrund som är tillämplig på en produkt för den typcertifiering som avses i artiklarna 11 och 18.1 b.

▼B

ii) Den certifieringsgrund som är tillämplig på en produkt för godkännande av data för operativ lämplighet i enlighet med artikel 11, inbegripet

— den kursplan som minst krävs för att utbilda personal med behörighet att certifiera underhåll,

— den kursplan som minst krävs för typbehörighet som pilot och referensdata för en objektiv kvalificering av tillämpliga simulatorer,

— grundläggande minimiutrustningslista (MEL), beroende på vad som är lämpligt,

— luftfartygstypdata som är relevanta för kabinbesättningen,

— ytterligare specifikationer för att säkerställa överensstämmelse med avsnitt III.

iii) Den certifieringsgrund som är tillämplig på en del eller utrustning som inte är fast installerad, inbegripet säkerhetsrelaterad utrustning och säkerhetsrelaterade instrument som avses i artikel 30.7, för den certifiering som avses i artiklarna 12 och 13.

c) De särskilda villkoren för flygplan som avses i artikel 2.1 b ii för överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 9.

d) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat respektive bevis som avses i artiklarna 11, 12, 13 och 18.1 b inbegripet

i) villkoren för situationer där sådana certifikat ska krävas eller inte ska krävas eller där deklarationer ska vara tillåtna, beroende på vad som är tillämpligt, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 samtidigt som den berörda verksamhetens art och de risker den är förknippad med beaktas,

ii) villkoren avseende giltighetstiden för dessa certifikat och avseende förnyande av dessa certifikat om deras giltighetstid är begränsad,

e) Villkoren för att utfärda, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de luftvärdighetsbevis och miljövärdighetsbevis (buller) som avses i artikel 14.1 samt de begränsade luftvärdighetsbevis och begränsade miljövärdighetsbevis (buller) som avses i artikel 18.2 första stycket a.

f) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in, återkalla och använda de flygtillstånd som avses i artikel 18.2 första stycket b.

g) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de godkännanden som avses i artikel 15.1, och för de situationer där sådana godkännanden ska krävas eller inte ska krävas eller där deklarationer ska vara tillåtna, beroende på vad som är tillämpligt, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 samtidigt som den berörda verksamhetens art och de risker den är förknippad med beaktas.

h) Befogenheterna och skyldigheterna för innehavare av certifikat som utfärdats i enlighet med artiklarna 11, 12, 13, 14.1, 15.1, 18.1 b och 18.2 samt för de organisationer som avgett deklarationer i enlighet med artikel 18.1 a och led i g i denna punkt.

▼B

i) Villkoren för att fastställa de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på konstruktionen av produkter, av delar och av utrustning som inte är fast installerad som är föremål för en deklaration i enlighet med artikel 18.1 a.

j) Villkoren och förfarandena för att, i enlighet med artikel 18.1 a, bedöma luftvärdigheten och miljökompatibiliteten för konstruktionen av produkter, av delar och av utrustning som inte är fast installerad utan att ett certifikat behöver utfärdas, inbegripet villkor och begränsningar som gäller driften.

k) Villkoren för att organisationer till vilka det utfärdats ett godkännande i enlighet med artikel 15.1 ska ges rätt att utfärda de certifikat respektive bevis som avses i artiklarna 11, 12, 13 och 18.2 första stycket b.

2. När det gäller luftvärdighet och miljökompatibilitet för luftfartyg enligt artikel 2.1 a och b, med undantag för obemannade luftfartyg, och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i syfte att ändra bilagorna II och III – om det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av vetenskaplig utveckling eller bevis i fråga om luftvärdighet eller miljökompatibilitet – i den omfattning som behövs för att uppnå målen i artikel 1.

3. När det gäller miljökompatibilitet för luftfartyg enligt artikel 2.1 a och b, med undantag för obemannade luftfartyg, och deras motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128, i syfte att ändra hänvisningarna till de bestämmelser i Chicagokonventionen som anges i artikel 9.2 första stycket, för att uppdatera dem mot bakgrund av senare ändringar av dessa bestämmelser som träder i kraft efter den 4 juli 2018 och som blir tillämpliga i alla medlemsstater, i den mån dessa anpassningar inte utvidgar denna förordnings tillämpningsområde.

▼M2

4. Vid antagandet av delegerade akter enligt punkterna 1 och 2 rörande system för artificiell intelligens som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i förordning (EU) 2024/ 1689 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i den förordningen beaktas.

▼B

AVSNITT II

Flygande personal

Artikel 20

Grundläggande krav

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

▼B

Artikel 21

Piloter

1. Piloter ska vara skyldiga att ha ett flygcertifikat och ett medicinskt intyg för piloter som är lämpligt för den berörda typen av trafik, utom i situationer där sådana certifikat eller medicinska intyg inte krävs som en följd av antagandet av de genomförandeakter som avses i artikel 23.1 c i, och med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten.

2. Det flygcertifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de genomförandeakter som avses i artikel 23 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20.

3. Det medicinska intyg för piloter som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de genomförandeakter som avses i artikel 23 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20.

4. I det flygcertifikat och det medicinska intyg för piloter som avses i punkt 1 i denna artikel ska anges vilka befogenheter piloten har tilldelats.

Flygcertifikatet och det medicinska intyget för piloter kan ändras i syfte att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 23.1 c.

5. Det flygcertifikat eller det medicinska intyg för piloter som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävs eller återkallas om innehavaren inte längre följer de regler och förfaranden för utfärdande och bibehållande av ett sådant flygcertifikat eller medicinskt intyg i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 23.1 c.

6. Utbildning och erfarenhet som avser luftfartyg som inte omfattas av denna förordning kan erkännas för erhållande av det flygcertifikat som avses i punkt 1 i denna artikel, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 23.1 c iv.

Artikel 22

Kabinbesättning

1. Kabinbesättning som deltar i kommersiella lufttransporter ska vara skyldiga att ha ett intyg.

2. Med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, kan kabinbesättning som medverkar i annan verksamhet än kommersiell lufttransport också vara skyldig att inneha ett intyg i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 23.2 a.

▼B

3. De intyg som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de genomförandeakter som avses i artikel 23 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20.

4. I det intyg som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln ska anges vilka befogenheter kabinbesättningen har getts. Intyget kan ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 23.2 a.

5. Det intyg som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande eller bibehållande av ett sådant intyg i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 23.2 a.

6. Innan kabinbesättningen utövar sina befogenheter och därefter med jämna mellanrum ska dess medicinska lämplighet bedömas för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav om medicinsk lämplighet som avses i artikel 20 i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 23.2 b.

Artikel 23

Genomförandeakter avseende piloter och kabinbesättning

1. För att säkerställa enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20 när det gäller piloter som medverkar i drift av luftfartyg enligt artikel 2.1 b, med undantag för obemannade luftfartyg, ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser för följande:

a) De olika kategorier av flygcertifikat och medicinska intyg för piloter som avses i artikel 21 samt de olika behörigheter för sådana flygcertifikat som är lämpliga för de olika typer av verksamhet som utförs.

b) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av flygcertifikat, behörigheter och medicinska intyg för piloter.

c) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla flygcertifikat, behörigheter och medicinska intyg för piloter, inklusive

   i) reglerna och förfarandena för situationer där sådana certifikat, behörigheter och medicinska intyg inte ska krävas,

   ii) regler och förfaranden för omvandling av nationella flygcertifikat och nationella medicinska intyg för piloter till de flygcertifikat och medicinska intyg för piloter som avses i artikel 21.1,

   iii) regler och förfaranden för omvandling av nationella certifikat för flygmaskinister till de flygcertifikat som avses i artikel 21.1,

▼B

iv) regler och förfaranden för att erkänna utbildning i och erfarenhet av luftfartyg som inte omfattas av denna förordning för erhållande av de flygcertifikat som avses i artikel 21.1.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20 i denna förordning och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilaga 1 till Chicagokonventionen.

Dessa genomförandeakter ska, där så är lämpligt, innehålla bestämmelser om utfärdande av samtliga typer av flygcertifikat och behörigheter som krävs enligt bilaga 1 till Chicagokonventionen. Dessa genomförandeakter akter får också innehålla bestämmelser om utfärdande av andra typer av flygcertifikat och behörigheter.

2. För att säkerställa enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20 när det gäller kabinbesättning som medverkar i driften av luftfartyg enligt artikel 2.1 b, med undantag för obemannade luftfartyg, ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om

a) regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla kabinbesättningsintyg, och för de situationer där sådana intyg ska krävas för kabinbesättning som medverkar i annan verksamhet än kommersiell lufttransport,

b) regler och förfaranden för bedömning av kabinbesättningens medicinska lämplighet enligt artikel 22,

c) befogenheter och skyldigheter för innehavare av kabinbesättningsintyg enligt artikel 22.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

Artikel 24

Utbildningsorganisationer och flygmedicinska centrum

1. Ett godkännande ska krävas när det gäller flygmedicinska centrum.

2. Ett godkännande ska krävas för utbildningsorganisationer för piloter och kabinbesättningar, utom i situationer där sådana godkännanden inte krävs som en följd av antagandet av de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a, med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten.

3. De godkännanden som avses i punkterna 1 och 2 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den följer de genomförandeakter som avses i artikel 27 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20.

▼B

4. I de godkännanden som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln ska anges vilka befogenheter organisationen har getts. Godkännandena kan ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a.

5. De godkännanden som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant godkännande i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a.

6. Om det, som ett resultat av antagandet av de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a, med beaktande av de mål och principer som fastställs i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, inte krävs ett godkännande som avses i punkt 2 i den här artikeln för en utbildningsorganisation för piloter eller en utbildningsorganisation för kabinbesättning, kan det i genomförandeakter som avses i artikel 27.1 b ändå krävas att den berörda organisationen deklarerar sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med den verksamhet som den utför i överensstämmelse med dessa genomförandeakter.

Artikel 25

Utbildningshjälpmedel för flygsimulering

1. Ett certifikat ska krävas för varje utbildningshjälpmedel för flygsimulering som används för utbildning av piloter, utom i situationer där sådana certifikat inte krävs som en följd av antagandet av de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a, med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten.

2. Det certifikat som avses i punkt 1 i den här artikeln ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den följer, och hjälpmedlet överensstämmer med, de genomförandeakter som avses i artikel 27 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20.

3. I det certifikat som avses i punkt 1 i den här artikeln ska anges hjälpmedlets funktioner. Certifikatet kan ändras för att återspegla ändringar av dessa funktioner i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a.

4. Det certifikat som avses i punkt 1 i den här artikeln får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren eller hjälpmedlet inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a.

5. Där de genomförandeakter som avses i artikel 27 föreskriver det, ska den organisation som ansvarar för driften av utbildningshjälpmedlet för flygsimulering vara skyldig att deklarera att hjälpmedlet uppfyller de grundläggande krav som avses i artikel 20 och de detaljerade specifikationer som fastställts i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 b.

▼B

Artikel 26

Instruktörer och examinatorer

1. Personer som ansvarar för flygutbildning, flygsimuleringsutbildning eller bedömning av piloters kompetens, samt flygläkare, ska vara skyldiga att ha ett certifikat, utom i situationer där sådana certifikat inte krävs som en följd av de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a, med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten.

2. Med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, kan personer som ansvarar för utbildning av kabinbesättningar eller för bedömning av kabinbesättningars kompetens vara skyldiga att ha ett certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a.

3. De certifikat som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de genomförandeakter som avses i artikel 27 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20.

4. I de certifikat som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln ska det anges vilka befogenheter som har getts.

Certifikaten kan ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a.

5. De certifikat som avses i punkterna 1 och 2 i den här artikeln får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av sådana certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 27.1 a.

Artikel 27

Genomförandeakter med avseende på utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning

1. För att säkerställa enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20 när det gäller utbildningshjälpmedel för flygsimulering och personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av piloter och kabinbesättningar ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter som fastställer närmare bestämmelser om följande:

a) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de godkännanden och certifikat som avses i artiklarna 24, 25 och 26, och för de situationer där sådana godkännanden och certifikat ska krävas eller inte ska krävas.

▼B

b) Regler och förfaranden för de deklarationer från utbildningsorganisationer för piloter och kabinbesättningar enligt artikel 24.6 och från operatörer av utbildningshjälpmedel för flygsimulering enligt artikel 25.5, och för de situationer där sådana deklarationer ska krävas.

c) Befogenheter och skyldigheter för de innehavare av godkännanden och certifikat som avses i artiklarna 24, 25 och 26 och för de organisationer som utfärdar deklarationer enligt artiklarna 24.6 och 25.5.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

2. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 20 och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilagorna 1 och 6 till Chicagokonventionen.

▼M5

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1689 ([1]) beaktas vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande system för artificiell intelligens (AI) som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i den förordningen.

▼B

Artikel 28

Delegerade befogenheter

1. Vad gäller piloter och kabinbesättningar som medverkar i drift av luftfartyg som avses i artikel 2.1 b, med undantag för obemannade luftfartyg, samt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av dessa piloter och kabinbesättningar, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i syfte att ändra bilaga IV – om det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av den vetenskapliga utvecklingen eller säkerhetsbevis i fråga om flygande personal – i den omfattning som behövs för att uppnå målen i artikel 1.

2. De regler som avses i punkt 1 ska, där så är lämpligt, innehålla bestämmelser om utfärdande av samtliga typer av flygcertifikat och behörigheter som krävs enligt Chicagokonventionen. Reglerna får också innehålla bestämmelser om utfärdandet av andra typer av certifikat och behörigheter.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2024/1689 av den 13 juni 2024 om harmoniserade regler för artificiell intelligens och om ändring av förordningarna (EG) nr 300/2008, (EU) nr 167/2013, (EU) nr 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 och (EU) 2019/2144 samt direktiven 2014/90/EU, (EU) 2016/797 och (EU) 2020/1828 (förordning om artificiell intelligens) (EUT L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj).

▼B

AVSNITT III

Flygdrift

Artikel 29

Grundläggande krav

Drift av luftfartyg som avses i artikel 2.1 b, med undantag för obemannade luftfartyg, ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga V och, i tillämpliga fall, bilagorna VII och VIII.

Artikel 30

Luftfartygsoperatörer

1. För att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29, och med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, kan luftfartygsoperatörer som är etablerade eller bosatta eller har en huvudsaklig verksamhetsort inom det territorium där fördragen är tillämpliga vara skyldiga, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 31.1 b första stycket b och c att

a) deklarera sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med driften av luftfartyg i överensstämmelse med de genomförandeakterna, eller

b) inneha ett certifikat.

2. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den uppfyller de genomförandeakter som avses i artikel 31 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29.

3. I det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska anges vilka befogenheter luftfartygsoperatören har getts. Certifikatet kan ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 31.1 första stycket b.

4. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 31.1 första stycket b.

5. Med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, kan de luftfartygsoperatörer som avses i punkt 1 i den här artikeln vara skyldiga att göra följande i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 31:

a) Uppfylla särskilda krav, när de ingår avtal om gemensam linjebeteckning eller avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg.

▼B

b) Uppfylla särskilda krav, när de använder ett luftfartyg som är registrerat i ett tredjeland.

c) Upprätta en minimiutrustningslista (MEL) eller en likvärdig handling i vilken det föreskrivs drift av luftfartyget under vissa angivna förhållanden, med vissa instrument, utrustningsenheter eller funktioner ur funktion när flygningen inleds.

6. Medlemsstaterna ska säkerställa att driften av luftfartyg till, inom eller från det territorium där fördragen är tillämpliga som utförs av en luftfartygsoperatör som är etablerad eller bosatt eller har en huvudsaklig verksamhetsort utanför detta territorium men för vilken medlemsstater utför operatörsstatens funktioner och uppgifter enligt Chicagokonventionen, samt den personal och de organisationer som deltar i denna verksamhet, uppfyller en säkerhetsnivå som motsvarar den som upprättas genom denna förordning.

7. Om de genomförandeakter som avses i artikel 31.1 första stycket g föreskriver det ska luftfartyg vara utrustade med nödvändig säkerhetsrelaterad utrustning och nödvändiga säkerhetsrelaterade instrument, som när så krävs certifierats i enlighet med den delegerade akt som avses i artikel 19.1 b iii, inbegripet allt eller en del av följande:

a) Färdregistratorer.

b) Medel för att spåra luftfartygets position.

c) Medel för att snabbt återskapa färdregistratordata med hjälp av elektronisk kommunikation i realtid eller andra lämpliga tekniska lösningar om luftfartyget hamnar i en nödsituation.

Artikel 31

Genomförandeakter avseende flygdrift

1. För att säkerställa enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29 när det gäller drift av luftfartyg enligt artikel 2.1 b, med undantag för obemannade luftfartyg, ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter som fastställer närmare bestämmelser om följande:

a) De särskilda reglerna och förfarandena för drift av luftfartyg i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29.

b) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 30.1 b, och för de situationer där sådana certifikat ska krävas.

c) Regler och förfaranden för de deklarationer från luftfartygsoperatörer som avses i artikel 30.1 a, och för de situationer där sådana deklarationer ska krävas.

▼B

d) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat enligt artikel 30.1 b och för de luftfartygsoperatörer som utfärdar deklarationer enligt artikel 30.1 a.

e) Ytterligare krav som är nödvändiga för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29 och som är tillämpliga på luftfartygsoperatörer som är etablerade eller bosatta eller har en huvudsaklig verksamhetsort inom det territorium där fördragen är tillämpliga, när dessa operatörer ingår avtal om gemensam linjebeteckning eller avtal för in- eller uthyrning av luftfartyg eller när de utför drift av ett luftfartyg som är registrerat i ett tredjeland.

f) Regler och förfaranden för de luftfartygsoperatörer som avses i artikel 30.1 för utarbetande av en minimiutrustningslista (MEL) eller en likvärdig handling, och för de situationer där detta krävs.

g) De regler och förfaranden i enlighet med vilka ett luftfartyg ska vara utrustat med nödvändig säkerhetsrelaterad utrustning och nödvändiga säkerhetsrelaterade instrument, inbegripet de färdregistratorer och/eller medel som avses i artikel 30.7, samt regler och förfaranden för bevarande, skydd, användning och, i förekommande fall, säker överföring av berörda data.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

2. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29 i denna förordning och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilaga 6 till Chicagokonventionen.

▼M5

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i förordning (EU) 2024/1689 beaktas vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande AI-system som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i den förordningen.

▼B

Artikel 32

Delegerade befogenheter

1. När det gäller drift av luftfartyg enligt artikel 2.1 b, med undantag för obemannade luftfartyg, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 för att fastställa närmare bestämmelser med avseende på följande:

a) De villkor som ska uppfyllas av de operatörer som avses i artikel 30.1 och deras flygande personal med beaktande av flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav för flygande personal.

▼B

b) De villkor och förfaranden som är nödvändiga för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 29 vad gäller nationella behöriga myndigheters godkännande av enskilda system för specificering av flygtid och utfärdande av byråns yttranden om dessa system i enlighet med artikel 76.7.

2. När det gäller drift av luftfartyg enligt artikel 2.1 b, med undantag för obemannade luftfartyg, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i syfte att ändra bilaga V och, i tillämpliga fall, bilagorna VII och VIII – om det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av den vetenskapliga utvecklingen eller säkerhetsbevis i fråga om flygdrift – i den omfattning som behövs för att uppnå målen i artikel 1.

▼M5

3. Vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande AI-system som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i förordning (EU) 2024/1689 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i den förordningen beaktas.

▼B

AVSNITT IV

Flygplatser

Artikel 33

Grundläggande krav

Flygplatser, säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, flygplatsdrift och tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan vid flygplatser enligt artikel 2.1 e ska uppfylla de grundläggande krav som anges i bilaga VII och, i tillämpliga fall, bilaga VIII.

Artikel 34

Flygplatscertifiering

1. Ett certifikat ska krävas för flygplatser. Certifikatet ska omfatta flygplatsen och dess säkerhetsrelaterade utrustning, såvida inte den säkerhetsrelaterade utrustningen omfattas av en deklaration eller ett certifikat enligt artikel 35.1 a respektive b.

2. Det certifikat som avses i punkt 1 i den här artikeln ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att flygplatsen

a) överensstämmer med de genomförandeakter som avses i artikel 36 och med certifieringsgrunden för flygplatsen enligt punkt 5 i den här artikeln, och

b) inte har något inslag eller någon egenskap som innebär någon negativ flygsäkerhetspåverkan vid drift.

▼B

3. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel kan ändras för att inkludera ändringar av flygplatsen eller dess säkerhetsrelaterade utrustning, i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 36.1 c.

4. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om flygplatsen eller dess säkerhetsrelaterade utrustning inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 36.1 c.

5. Certifieringsgrunden för en flygplats ska bestå av

a) de certifieringsspecifikationer som är tillämpliga på flygplatstypen,

b) de bestämmelser i de certifieringsspecifikationer som är tillämpliga för vilka en likvärdig säkerhetsnivå har godtagits,

c) de särskilda detaljerade tekniska specifikationer som är nödvändiga när konstruktionsegenskaperna hos en särskild flygplats eller erfarenheterna från driften gör någon av de certifieringsspecifikationer som avses i led a i denna punkt otillräcklig eller olämplig för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 33.

Artikel 35

Säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning

1. Med beaktande av de mål och principer som fastställs i artiklarna 1 och 4, och framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, kan de genomförandeakter som avses i artikel 36 kräva att organisationer som medverkar i konstruktion, produktion och underhåll av säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning som används eller är avsedd att användas vid flygplatser som omfattas av denna förordning ska

a) deklarera att sådan utrustning uppfyller de detaljerade specifikationer som fastställts i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 36, eller

b) inneha ett certifikat när det gäller säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning.

2. Det certifikat som avses i punkt 1 b i denna artikel ska utfärdas efter ansökan när sökanden har visat att utrustningen överensstämmer med de detaljerade specifikationer som fastställts i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 36 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 33.

3. I det certifikat som avses i punkt 1 b i denna artikel ska utrustningens funktioner anges. Certifikatet kan ändras för att återspegla ändringar av dessa funktioner i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 36.1 d.

▼B

4. Det certifikat som avses i punkt 1 b i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om utrustningen inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 36.1 d.

Artikel 36

Genomförandeakter avseende flygplatser och säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning

1. För att säkerställa enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 33 när det gäller flygplatser och säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om följande:

a) Regler och förfaranden för att på grundval av artikel 34.5 fastställa och för en sökande tillkännage den certifieringsgrund som är tillämplig på en flygplats för certifiering i enlighet med artikel 34.1.

b) Regler och förfaranden för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning för certifiering i enlighet med artikel 35.1.

c) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat för flygplatser enligt artikel 34, inbegripet driftsbegränsningar kopplade till flygplatsens specifika konstruktion.

d) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat för säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning enligt artikel 35.1, och för de situationer där sådana certifikat ska krävas.

e) Regler och förfaranden för att fastställa de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning som är föremål för en deklaration i enlighet med artikel 35.1.

f) Regler och förfaranden för deklarationer i enlighet med artikel 35.1 med avseende på säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, och för de situationer där sådana deklarationer ska krävas.

g) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat enligt artiklarna 34 och 35.1 och för organisationer som avger deklarationer i enlighet med artikel 35.1.

h) Reglera och förfaranden för att erkänna och omvandla nationella flygplatscertifikat som utfärdats på grundval av nationell rätt till sådana certifikat för flygplatser som avses i artikel 34 i denna förordning, inklusive åtgärder som redan godkänts av den berörda medlemsstaten på grundval av rapporterade avvikelser från bilaga 14 till Chicagokonventionen.

▼B

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

2. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 33 i denna förordning och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilaga 14 till Chicagokonventionen.

▼M5

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i förordning (EU) 2024/1689 beaktas vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande AI-system som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i den förordningen.

▼B

Artikel 37

Organisationer

1. Organisationer som ansvarar för driften av flygplatser ska vara föremål för certifiering och ett certifikat ska utfärdas för dem. Certifikatet ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den följer de delegerade akter som avses i artikel 39 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 33.

I certifikatet ska anges vilka befogenheter den certifierade organisationen har getts och certifikatets omfattning.

2. Organisationer som ansvarar för tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan på flygplatser som omfattas av denna förordning ska deklarera sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 33.

Artikel 38

Skydd av flygplatsernas omgivning

1. Medlemsstaterna ska vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa att flygplatser inom deras territorium skyddas från verksamhet och utvecklingar i deras närhet som kan medföra oacceptabla risker för luftfartyg som använder flygplatsen.

2. De organisationer som avses i artikel 37.1 ska övervaka verksamhet och utvecklingar som kan medföra oacceptabla risker för flygsäkerheten i närheten av den flygplats vars drift de ansvarar för. De ska vidta nödvändiga åtgärder för att minska dessa risker i den mån detta ligger inom deras kontroll och, om så inte är fallet, göra de behöriga myndigheterna i den medlemsstat där flygplatsen är belägen uppmärksamma på dessa risker.

▼B

3. För att säkerställa enhetlig tillämpning av denna artikel ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

Artikel 39

Delegerade befogenheter

1. När det gäller drift av flygplatser och tillhandahållande av marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan på flygplatser ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 med närmare bestämmelser om följande:

a) De särskilda villkoren för drift av flygplatser i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 33.

b) Villkor för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 37.1.

c) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av de certifikat som avses i artikel 37.1.

d) Villkor och förfaranden för deklarationer från organisationer som tillhandahåller marktjänster och från organisationer som tillhandahåller ledningstjänster för trafik på plattan i enlighet med artikel 37.2, inbegripet operatörernas erkännande av dessa deklarationer utan ytterligare verifiering.

e) Befogenheter och skyldigheter för organisationer som tillhandahåller marktjänster och organisationer som tillhandahåller ledningstjänster för trafik på plattan och som har avgett deklarationer i enlighet med artikel 37.2.

2. När det gäller flygplatser, säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, drift av flygplatser samt marktjänster och ledningstjänster för trafik på plattan ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i syfte att ändra bilaga VII och, i tillämpliga fall, bilaga VIII – om det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av den vetenskapliga utvecklingen eller säkerhetsbevis i fråga om flygplatser, i den omfattning som behövs för att uppnå målen i artikel 1.

▼M5

3. Vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande AI-system som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i förordning (EU) 2024/1689 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i den förordningen beaktas.

▼B

AVSNITT V

Flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)

Artikel 40

Grundläggande krav

1. Tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) enligt artikel 2.1 g ska uppfylla de grundläggande krav som fastställs i bilaga VIII och, i tillämpliga fall, bilaga VII.

▼B

2. Luftfartyg som trafikerar det gemensamma europeiska luftrummet, med undantag för dem som medverkar i den verksamhet som avses i artikel 2.3 a, ska följa de grundläggande krav som anges i punkt 1 i bilaga VIII.

Artikel 41

Leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)

1. Leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) ska inneha ett certifikat.

2. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den följer de genomförandeakter som avses i artikel 43 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.

3. I det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska de befogenheter som beviljats anges. Certifikatet kan ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 43.1 första stycket b.

▼M3

3a. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel kan bli föremål för objektivt motiverade, icke-diskriminerande, proportionella och öppet redovisade villkor. Dessa villkor kan, i förekommande fall, avse följande:

a) Avgränsning eller begränsning av annan verksamhet än den som avser tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

b) Kontrakt, överenskommelser eller andra bestämmelser mellan leverantören av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) och en tredje part vilka rör tjänsterna.

c) Tillhandahållande av den information som rimligen kan krävas för att kontrollera kraven för certifikatet enligt denna artikel.

d) Andra villkor av rättslig art som inte är specifika för flygtrafiktjänster, t.ex. villkor som avser upphävande eller återkallande av certifikatet.

▼B

4. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 43.1 första stycket b.

5. Genom undantag från punkt 1 i den här artikeln och i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 43, får medlemsstaterna besluta att leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster ska tillåtas att deklarera sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med de tjänster som tillhandahålls i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40. I detta fall ska den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen, byrån och de andra medlemsstaterna om sitt beslut.

6. Genom undantag från punkt 1 får medlemsstaterna bevilja leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) undantag från kravet på att inneha ett certifikat, om samtliga följande villkor har uppfyllts:

a) Leverantörens huvudsakliga verksamhetsställe är beläget utanför de territorier som medlemsstaterna är ansvariga för enligt Chicagokonventionen.

▼B

b) Leverantören tillhandahåller flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) avseende småskalig flygtrafik i en begränsad del av det luftrum för vilket ansvaret ligger hos den medlemsstat som beviljar undantag, och denna del av luftrummet gränsar till ett luftrum under ansvar av ett tredjeland.

c) Ett krav på leverantören att visa att de bestämmelser som avses i punkt 1 följs skulle medföra en oproportionell ansträngning för denna leverantör mot bakgrund av arten av och risken med den särskilda verksamhet som den bedriver inom detta luftrum.

d) Den berörda medlemsstaten har fastställt regler och förfaranden som är tillämpliga på leverantörens tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), varigenom en godtagbar säkerhetsnivå och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40 säkerställs i enlighet med internationella standarder och rekommenderade metoder och med beaktande av de särskilda omständigheterna i det berörda fallet, och har fastställt lämpliga och effektiva metoder och arrangemang för tillsyn och kontroll av efterlevnad för att säkerställa att dessa regler och förfaranden följs.

e) Tillämpningsområdet för undantaget har definierats tydligt och undantaget begränsas till vad som är absolut nödvändigt; om varaktigheten överstiger fem år är undantaget föremål för en regelbunden översyn med lämpliga intervaller och tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

I fall då en medlemsstat har för avsikt att bevilja ett sådant undantag, ska den underrätta kommissionen och byrån om sin avsikt och ange all relevant information.

Kommissionen ska, efter samråd med byrån, anta genomförandeakter innehållande dess beslut angående huruvida villkoren i första stycket i denna punkt har uppfyllts. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 127.2. Dessa genomförandeakter ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*, och byrån ska inkludera dem i den databas som avses i artikel 74.

Den berörda medlemsstaten ska bevilja undantaget enbart om de genomförandeakter som avses i tredje stycket innehåller ett positivt beslut. Den ska återkalla undantaget om den, särskilt genom den regelbundna översyn som avses i första stycket e, får kännedom om att villkoren i första stycket inte längre uppfylls. Medlemsstaten ska utan dröjsmål underrätta kommissionen och byrån om samtliga beviljade undantag och, i tillämpliga fall, resultatet av dessa översyner och eventuella återkallelser.

Artikel 42

Organisationer som medverkar i konstruktion, produktion eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)

1. Med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, kan organisationer som medverkar i konstruktion, produktion eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 43 vara skyldiga att

a) deklarera sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med den verksamhet som utförs i överensstämmelse med dessa genomförandeakter, eller

b) inneha ett certifikat.

▼B

2. Det certifikat som avses i punkt 1 b i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den följer de regler som fastställts genom de genomförandeakter som avses i artikel 43 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.

3. I det certifikat som avses i punkt 1 b i den här artikeln ska de befogenheter som beviljats anges. Certifikatet får ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 43.1 första stycket d.

4. Det certifikat som avses i punkt 1 b i den här artikeln får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 43.1 första stycket d.

▼M3

Artikel 43

Genomförandeakter avseende leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) och organisationer som medverkar i konstruktion, produktion eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)

1. För att säkerställa ett enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40 när det gäller tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) enligt artikel 2.1 g ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om följande:

a) De särskilda reglerna och förfarandena för tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) i överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40, inbegripet upprättande och genomförande av beredskapsplanen i enlighet med punkt 5.1.f i bilaga VIII.

b) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 41.1.

bb) De villkor som avses i artikel 41.3a.

c) Regler och förfaranden för de deklarationer från leverantörer som tillhandahåller flyginformationstjänster som avses i artikel 41.5, och för de situationer där sådana deklarationer ska tillåtas.

d) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 42.1 b, och för de situationer där sådana certifikat ska krävas.

e) Regler och förfaranden för de deklarationer från organisationer som avses i artikel 42.1 a, och för de situationer där sådana deklarationer ska krävas.

f) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat som avses i artiklarna 41.1 och 42.1 b och för organisationer som utfärdar deklarationer enligt artiklarna 41.5 och 42.1 a.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

▼M3

2. De regler som avses i punkt 1 ska vederbörligen beakta den europeiska generalplanen för systemet för flygledningstjänsten.

3. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40 i denna förordning och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilagorna 2–4, 10, 11 och 15 till Chicagokonventionen.

▼M2

4. Vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande system för artificiell intelligens som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i förordning (EU) 2024/1689 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i den förordningen beaktas.

▼B

Artikel 44

Genomförandebestämmelser avseende användning av luftrummet och utformning av luftrumsstrukturer

1. För att säkerställa enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40 när det gäller tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) enligt artikel 2.1 g samt när det gäller utformning av luftrumsstrukturer ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om följande:

a) Driftsreglerna för användning av luftrummet, luftfartygsutrustning samt system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som krävs för användningen av luftrummet.

b) Regler och förfaranden för utformning av luftrumsstrukturer för att säkerställa överensstämmelse med artikel 46.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

2. De regler som avses i punkt 1 ska vederbörligen beakta generalplanen för flygledningstjänster.

3. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40 i denna förordning och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilagorna 2, 3, 10, 11 och 15 till Chicagokonventionen.

Artikel 45

System och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)

1. Om de delegerade akter som avses i artikel 47 föreskriver det, ska de leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som avses i artikel 41 vara skyldiga att deklarera att de system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som ska tas i drift av dessa tjänsteleverantörer uppfyller de detaljerade specifikationer som fastställs i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 47 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.

2. Om de delegerade akter som avses i artikel 47 föreskriver det, ska system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) vara föremål för certifiering och ett certifikat utfärdas för dem.

▼B

Certifikatet ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att systemen och komponenterna följer de detaljerade specifikationer som fastställts i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 47 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40.

Genom undantag från första stycket och om de delegerade akter som avses i artikel 47 föreskriver det, ska organisationer som medverkar i konstruktion, produktion eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) tillåtas att deklarera att dessa system och komponenter uppfyller de detaljerade specifikationer som fastställs i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 47 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 40 och att dessa system och komponenter är lämpliga att användas.

Artikel 46

Utformning av luftrumsstrukturer

Medlemsstaterna ska säkerställa att luftrumsstrukturer är korrekt utformade, kartlagda och godkända innan de får införas och användas av luftfartyg, i enlighet med de närmare bestämmelser som antas av kommissionen i enlighet med artikel 44.1 b.

Artikel 47

Delegerade befogenheter

1. När det gäller system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 med närmare bestämmelser om följande:

a) Villkoren för att fastställa och för en sökande tillkännage de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) för certifiering i enlighet med artikel 45.2.

b) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat som avses i artikel 45.2, och för de situationer där sådana certifikat ska krävas eller deklarationer ska vara tillåtna, beroende på vad som är tillämpligt, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 samtidigt som den berörda verksamhetens art och de risker den är förknippad med beaktas.

c) Befogenheter och skyldigheter för de innehavare av certifikat som avses i artikel 45.2.

d) Befogenheter och skyldigheter för de organisationer som utfärdar deklarationer i enlighet med artikel 45.1 och 45.2.

e) Villkor och förfaranden för deklarationer från leverantörer som tillhandahåller flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), i enlighet med artikel 45.1, och för de situationer där sådana deklarationer ska krävas, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 samtidigt som den berörda verksamhetens art och de risker den är förknippad med beaktas.

f) Villkor för att fastställa de detaljerade specifikationer som är tillämpliga på system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som är föremål för en deklaration i enlighet med artikel 45.1 och 45.2.

▼B

2. När det gäller tillhandahållande av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i syfte att ändra bilaga VIII och, i tillämpliga fall, bilaga VII, om det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av den vetenskapliga utvecklingen eller säkerhetsbevis i fråga om flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), i den omfattning som behövs för att uppnå målen i artikel 1.

▼M2

3. Vid antagandet av delegerade akter enligt punkterna 1 och 2 rörande system för artificiell intelligens som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i förordning (EU) 2024/1689 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i den förordningen beaktas.

▼B

AVSNITT VI

Flygledare

Artikel 48

Grundläggande krav

Flygledare som medverkar i tillhandahållandet av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) enligt artikel 2.1 g samt personer, organisationer och syntetiska utbildningshjälpmedel som medverkar i utbildning, testning, kontroll eller medicinsk bedömning av dessa flygledare ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga VIII.

Artikel 49

Flygledare

1. Flygledare ska vara skyldiga att inneha ett flygledarcertifikat och ett medicinskt intyg för flygledare som lämpar sig för den tjänst som tillhandahålls.

2. Det flygledarcertifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när den som ansöker om certifikatet har visat att han eller hon följer de genomförandeakter som avses i artikel 50 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48.

3. Det medicinska intyg för flygledare som avses i punkt 1 i den här artikeln ska utfärdas efter ansökan, när flygledaren har visat att flygledaren följer de genomförandeakter som avses i artikel 50 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48.

4. Flygledarcertifikatet och det medicinska intyg för flygledare som avses i punkt 1 i denna artikel ska ange de befogenheter som flygledaren har fått. Flygledarcertifikatet och det medicinska intyget för flygledare får ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 50.1 första stycket c.

5. Flygledarcertifikatet och det medicinska intyg för flygledare som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett certifikat eller medicinskt intyg i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 50.1 första stycket c.

▼B

Artikel 50

Genomförandeakter avseende flygledare

1. För att säkerställa enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48 när det gäller flygledare ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om följande:

a) De olika kategorierna, behörigheterna och behörighetstilläggen för flygledarcertifikat enligt artikel 49.

b) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av flygledarcertifikat, behörigheter och behörighetstillägg för certifikat och medicinska intyg enligt artikel 49.

c) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat, behörigheter och behörighetstillägg för flygledarcertifikat och medicinska intyg enligt artikel 49, inklusive regler och förfaranden för att omvandla nationella flygledarcertifikat och nationella medicinska intyg till flygledarcertifikat och medicinska intyg enligt artikel 49.

d) Regler och förfaranden för flygledare vad gäller tjänstgöringstidsbegränsningar och vilokrav; dessa regler och förfaranden ska åstadkomma en hög säkerhetsnivå genom att skydda mot effekterna av trötthet och samtidigt medge tillräcklig flexibilitet i planeringen.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

2. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48 i denna förordning och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilaga 1 till Chicagokonventionen.

▼M5

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i förordning (EU) 2024/1689 beaktas vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande AI-system som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i den förordningen.

▼B

Artikel 51

Organisationer som bedriver flygledarutbildning och flygmedicinska centrum

1. Ett godkännande ska krävas när det gäller organisationer som bedriver flygledarutbildning och flygmedicinska centrum.

2. Det godkännande som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den följer de genomförandeakter som avses i artikel 53 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48.

▼B

3. I det godkännande som avses i punkt 1 i denna artikel ska anges vilka befogenheter organisationen har beviljats. Godkännandet får ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 53.1 första stycket a.

4. Det godkännande som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant godkännande i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 53.1 första stycket a.

Artikel 52

Instruktörer, examinatorer och flygläkare

1. Personer med ansvar för att tillhandahålla praktisk utbildning och bedöma den praktiska kompetensen hos flygledare samt flygläkare ska vara skyldiga att inneha ett certifikat.

2. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att han eller hon följer de genomförandeakter som avses i artikel 53 som antagits för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48.

3. I det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska anges de befogenheter som beviljats. Certifikatet får ändras för att lägga till eller ta bort befogenheter i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 53.1 första stycket a.

4. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer reglerna och förfarandena för utfärdande och bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 53.1 första stycket a.

Artikel 53

Genomförandeakter för utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning

1. För att säkerställa enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48 när det gäller personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning av flygledare ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter som med närmare bestämmelser för följande:

a) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de godkännanden och certifikat som avses i artiklarna 51 och 52.

b) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av de godkännanden och certifikat som avses i artiklarna 51 och 52.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

▼B

2. När kommissionen antar dessa genomförandeakter ska den säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 48 i denna förordning och vederbörligen beakta de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, i synnerhet de som anges i bilaga 1 till Chicagokonventionen.

▼M5

3. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i förordning (EU) 2024/1689 beaktas vid antagandet av genomförandeakter enligt punkt 1 rörande AI-system som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i den förordningen.

▼B

Artikel 54

Delegerade befogenheter

När det gäller flygledare, personer och organisationer som medverkar i utbildning, testning, kontroll och medicinsk bedömning av flygledare, samt utbildningshjälpmedel för flygsimulering, ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i syfte att ändra bilaga VIII – om det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av den vetenskapliga utvecklingen eller säkerhetsbevis i fråga om utbildningsorganisationerna och flygledarna – i den omfattning det behövs för att uppnå de mål som anges i artikel 1.

AVSNITT VII

Obemannade luftfartyg

Artikel 55

Grundläggande krav för obemannade luftfartyg

Konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartyg enligt artikel 2.1 a och b, vad gäller obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans samt anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter ska uppfylla de grundläggande kraven i bilaga IX samt, när så föreskrivs i de delegerade akter som avses i artikel 58 och de genomförandeakter som avses i artikel 57, med de grundläggande kraven i bilagorna II, IV och V.

Artikel 56

Obemannade luftfartygs överensstämmelse med kraven

1. Med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, det berörda obemannade luftfartygets operativa egenskaper och verksamhetsområdets egenskaper, kan ett certifikat krävas för konstruktion, produktion, underhåll och drift av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans samt för de anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter, i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 58 och de genomförandeakter som artikel avses i artikel 57.

▼B

2. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat att den uppfyller kraven i de delegerade akter som avses i artikel 58 och de genomförandeakter som avses i artikel 57.

3. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel ska ange de säkerhetsrelaterade begränsningarna, driftsvillkoren och befogenheterna. Certifikatet får ändras för att lägga till eller ta bort begränsningar, villkor och befogenheter i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 58 och de genomförandeakter som avses i artikel 57.

4. Det certifikat som avses i punkt 1 i denna artikel får begränsas, tillfälligt upphävas eller återkallas om innehavaren inte längre följer villkoren, reglerna och förfarandena för utfärdande eller bibehållande av ett sådant certifikat i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 58 och de genomförandeakter som avses i artikel 57.

5. Med beaktande av de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4, framför allt arten av och risken med den berörda verksamheten, det berörda obemannade luftfartygets operativa egenskaper och verksamhetsområdets egenskaper, kan det i de delegerade akter som avses i artikel 58 och de genomförandeakter som avses i artikel 57 krävas – med avseende på konstruktion, produktion, underhåll och drift av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans samt de anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter – en deklaration som bekräftar överensstämmelse med dessa delegerade akter och genomförandeakter.

6. Om de mål och principer som anges i artiklarna 1 och 4 kan uppnås utan tillämpning av kapitlen IV och V i denna förordning, får de delegerade akter som avses i artikel 58.1 c föreskriva att dessa kapitel varken ska tillämpas på de grundläggande krav som avses i artikel 55 eller på motsvarande närmare bestämmelser som fastställts i enlighet med artikel 58. I sådana fall ska dessa grundläggande krav och närmare bestämmelser utgöra *harmoniserad gemenskapslagstiftning* i den mening som avses i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 ([1]) samt Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG ([2]).

7. Medlemsstaterna ska säkerställa att information om registrering av obemannade luftfartyg och operatörer av obemannade luftfartyg som omfattas av registreringskrav i enlighet med de genomförandeakter som avses i artikel 57 och punkt 4 i bilaga IX lagras i digitala harmoniserade, driftskompatibla nationella registreringssystem. Medlemsstaterna ska ha tillgång till och kunna utbyta denna information genom den databas som avses i artikel 74.

8. Detta avsnitt ska inte påverka möjligheten för medlemsstaterna att fastställa nationella regler som uppställer vissa villkor för obemannade luftfartygs verksamhet av skäl som faller utanför tillämpningsområdet för denna förordning, inbegripet allmän säkerhet eller skydd av privatlivet och personuppgifter i enlighet med unionsrätten.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 765/2008 av den 9 juli 2008 om krav för ackreditering och marknadskontroll i samband med saluföring av produkter och upphävande av förordning (EEG) nr 339/93 (EUT L 218, 13.8.2008, s. 30).

([2]) Europaparlamentets och rådets beslut nr 768/2008/EG av den 9 juli 2008 om en gemensam ram för saluföring av produkter och upphävande av rådets beslut 93/465/EEG (EUT L 218, 13.8.2008, s. 82).

▼B

Artikel 57

Genomförandeakter avseende obemannade luftfartyg

För att säkerställa ett enhetligt genomförande av och överensstämmelse med de grundläggande krav som avses i artikel 55 när det gäller drift av luftfartyg enligt artikel 2.1 a och b, vad gäller obemannade luftfartyg, samt anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter, ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om följande:

a) De särskilda reglerna och förfarandena för drift av obemannade luftfartyg samt för anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i denna verksamhet.

b) Regler och förfaranden för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat, eller för att avge deklarationer, för användning av obemannade luftfartyg samt för anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter, och för de situationer där sådana certifikat eller deklarationer ska krävas; regler och förfaranden för att utfärda dessa certifikat och avge dessa deklarationer får grunda sig på, eller bestå av, de närmare bestämmelser som avses i avsnitten I, II och III.

c) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat och för fysiska och juridiska personer som avger deklarationer.

d) Regler och förfaranden för att registrera och märka obemannade luftfartyg och för att registrera operatörer av obemannade luftfartyg enligt avsnitt 4 i bilaga IX.

e) Regler och förfaranden för att inrätta digitala, interoperabla, harmoniserade, nationella registreringssystem enligt artikel 56.7.

f) Regler och förfaranden för att omvandla nationella certifikat till de certifikat som krävs enligt artikel 56.1.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

▼M2

Vid antagandet av dessa genomförandeakter rörande system för artificiell intelligens som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i förordning (EU) 2024/1689 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i den förordningen beaktas.

▼B

Artikel 58

Delegerade befogenheter

1. För konstruktion, produktion och underhåll av luftfartyg enligt artikel 2.1 a och b, vad gäller obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera luftfartygen på distans samt anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 som fastställer närmare bestämmelser vad gäller följande:

▼B

a) De särskilda villkor för konstruktion, produktion och underhåll av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera luftfartygen på distans samt för anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter, vilka krävs för att säkerställa efterlevnad av de grundläggande krav som avses i artikel 55, vilka får innefatta villkor för när det ska krävas att obemannade luftfartyg är försedda med nödvändiga egenskaper och funktioner beträffande i synnerhet begränsningar av högsta operativa avstånd och höjd, positionskommunikation, begränsningar för inträde i geografiska zoner, undvikande av kollisioner, flygstabilisering och automatisk landning.

b) Villkoren och förfarandena för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de certifikat eller för att avge de deklarationer för konstruktion, produktion och underhåll av obemannade luftfartyg, deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera luftfartyget på distans samt för anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter, som anges i artikel 56.1 och 56.5, och för de situationer där sådana certifikat eller deklarationer ska krävas; villkoren och förfarandena för att utfärda dessa certifikat och avge dessa deklarationer får grunda sig på eller bestå av de närmare bestämmelser som avses i avsnitten I, II och III.

c) De villkor under vilka de krav som gäller konstruktion, produktion och underhåll av obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera dem på distans inte ska omfattas av kapitlen IV och V, vid tillämpning av artikel 56.6.

d) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av certifikat och för fysiska och juridiska personer som avger deklarationer.

e) Villkoren för omvandling av nationella certifikat till de certifikat som krävs enligt artikel 56.1.

2. När det gäller konstruktion, produktion, underhåll och drift av luftfartyg enligt artikel 2.1 a och b, vad gäller obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera luftfartygen på distans samt anställda, inbegripet fjärrpiloter, och organisationer som medverkar i dessa verksamheter ges kommissionen befogenhet att, anta delegerade akter i enlighet med artikel 128, ändra bilaga IX och, i tillämpliga fall, bilaga III – om det är nödvändigt av tekniska eller driftsmässiga skäl eller på grund av den vetenskapliga utvecklingen eller säkerhetsbevis i fråga om flygdrift – i den omfattning som det behövs för att uppnå målen i artikel 1.

▼M2

3. Vid antagandet av delegerade akter enligt punkterna 1 och 2 rörande system för artificiell intelligens som är säkerhetskomponenter i den mening som avses i förordning (EU) 2024/1689 ska kraven i kapitel III avsnitt 2 i den förordningen beaktas.

▼B

AVSNITT VIII

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

Artikel 59

Tillämpliga bestämmelser

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 1 i bilaga VIII och de bestämmelser som antagits på grundval av artikel 44.1 a ska sådana luftfartyg som avses i artikel 2.1 c samt deras flygande personal och verksamhet uppfylla de tillämpliga Icao-standarderna.

I den mån det saknas sådana standarder ska dessa luftfartyg, deras flygande personal och deras verksamhet uppfylla följande krav:

a) Vad gäller andra luftfartyg än obemannade luftfartyg, de grundläggande kraven i bilagorna II, IV och V.

b) Vad gäller obemannade luftfartyg, de grundläggande kraven i bilaga IX och, när så föreskrivs i de delegerade akter som avses i artikel 61, de grundläggande kraven i bilagorna II, IV och V.

Det andra stycket ska dock inte tillämpas när dessa grundläggande krav strider mot tredjeländers rättigheter enligt internationella konventioner.

Artikel 60

Överensstämmelse

1. Det utförande av trafik med luftfartyg som avses i artikel 2.1 c för kommersiell lufttransport ska vara föremål för certifiering och ett tillstånd ska utfärdas för detta.

Tillståndet ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med utförandet av trafik med det luftfartyget i enlighet med de krav som anges i artikel 59. I tillståndet ska anges vilka befogenheter operatören har getts och verksamhetens omfattning.

2. Om de delegerade akter som avses i artikel 61 föreskriver det, ska utförande av trafik med luftfartyg enligt artikel 2.1 c för andra ändamål än kommersiell lufttransport vara föremål för certifiering och ett tillstånd ska utfärdas för detta.

Tillståndet ska utfärdas efter ansökan, när sökanden har visat sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med utförandet av trafik med det luftfartyget i enlighet med de krav som anges i artikel 59.

I tillståndet ska anges vilka befogenheter operatören har getts och verksamhetens omfattning.

▼B

Genom undantag från första stycket i denna punkt, och om de delegerade akter som avses i artikel 61 föreskriver det, ska operatörer av de luftfartyg som avses i artikel 2.1 c som bedriver annan verksamhet än kommersiell lufttransport tillåtas att deklarera sin förmåga och sina möjligheter att fullgöra de skyldigheter som sammanhänger med utförandet av trafik med luftfartyget i enlighet med de krav som anges i artikel 59.

3. Förutom vad gäller driften av obemannade luftfartyg ska de tillstånd och deklarationer som avses i punkterna 1 och 2 inte krävas för utförandet av trafik med luftfartyg som endast flyger över det territorium där fördragen är tillämpliga.

Artikel 61

Delegerade befogenheter

1. För de luftfartyg som avses i artikel 2.1 c samt deras flygande personal och deras verksamhet ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 med närmare bestämmelser om följande:

a) Godkännande av luftfartyg som inte omfattas av Icaos standardluftvärdighetsbevis eller godkännande av piloter som inte innehar Icaos standardlicens för att bedriva trafik till, inom eller ut ur det territorium där fördragen är tillämpliga.

b) De särskilda villkoren för användning av ett luftfartyg i enlighet med artikel 59.

c) Alternativa villkor för fall där efterlevnad av de standarder och krav som avses i artikel 59 inte är möjlig eller innebär en oproportionerligt stor insats från operatörens sida, samtidigt som man ser till att syftena med standarderna och kraven är uppfyllda.

d) Villkoren för att utfärda, bibehålla, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla de tillstånd som avses i artikel 60, och för de situationer där sådana tillstånd ska krävas eller deklarationer ska vara tillåtna, beroende på vad som är tillämpligt, i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1 samtidigt som den berörda verksamhetens art och de risker den är förknippad med beaktas. Dessa villkor ska beakta de certifikat som utfärdas av registreringsstaten, operatörsstaten och, när det gäller obemannade luftfartyg, den stat där den utrustning som används för att kontrollera det obemannade luftfartyget på distans finns och ska inte påverka tillämpningen av förordning (EG) nr 2111/2005 och de genomförandeakter som antagits på grundval av den förordningen.

e) Befogenheter och skyldigheter för innehavare av de tillstånd som avses i artikel 60.1 och 60.2 och, när så är tillämpligt, för de luftfartygsoperatörer som avgett deklarationer enligt artikel 60.2.

2. Vid antagandet av de bestämmelser som avses i punkt 1 ska kommissionen särskilt säkerställa att

a) Icaos dokument med rekommendationer och vägledning används när det är lämpligt,

▼B

b) inget krav går utöver vad som enligt denna förordning krävs av luftfartyg som avses i artikel 2.1 b i och av sådana luftfartygs flygande personal och operatörer,

c) den process genom vilken de tillstånd som avses i artikel 60.1 och 60.2 erhålls är enkel, proportionell, effektiv och kostnadseffektiv och möjliggör demonstration av överensstämmelse som står i proportion till verksamhetens komplexitet och de risker den är förknippad med; kommissionen ska i synnerhet säkerställa att hänsyn tas till

   i) resultaten av Icaos Universal Safety Oversight Audit Programme,

   ii) information som samlats in enligt rampinspektionsprogram som inrättas i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 62.13 och de genomförandeakter som avses i artikel 62.14,

   iii) andra erkända uppgifter om säkerhetsaspekter avseende den berörda operatören,

   iv) certifikat som utfärdas i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland,

d) de aspekter som rör flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) beaktas.

KAPITEL IV

GEMENSAMT SYSTEM FÖR CERTIFIERING, TILLSYN OCH KONTROLL AV EFTERLEVNAD

Artikel 62

Certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad

1. Kommissionen, byrån och medlemsstaterna ska samarbeta inom ramen för ett enda europeiskt system för flygsäkerhet för att säkerställa överensstämmelse med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

2. För att säkerställa överensstämmelse med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, ska byrån och de nationella behöriga myndigheterna

a) ta emot och bedöma ansökningar som lämnats in till dem och vid behov utfärda eller förnya certifikat och ta emot deklarationer som lämnats in till dem, i enlighet med kapitel III,

b) utöva tillsyn över innehavare av certifikat, fysiska och juridiska personer som avgett deklarationer samt över produkter, delar, utrustning, system för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), utbildningshjälpmedel för flygsimulering och flygplatser som omfattas av denna förordning,

▼B

c) genomföra nödvändiga utredningar, inspektioner, däribland ramp-inspektioner, revisioner och annan övervakning för att upptäcka eventuella överträdelser av fysiska eller juridiska personer som omfattas av denna förordning av de krav som fastställs i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning,

d) vidta alla nödvändiga åtgärder för kontroll av efterlevnad, däribland ändring, begränsning, tillfällig indragning eller återkallelse av certifikat som de utfärdat, startförbud för luftfartyg och åläggande av påföljder, i syfte att få konstaterade överträdelser att upphöra,

e) av säkerhetsskäl förbjuda, begränsa eller föreskriva vissa villkor för de verksamheter som avses i kapitel III,

f) säkerställa att deras personal som arbetar med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad har lämpliga kvalifikationer, bland annat genom att tillhandahålla passande utbildning.

▼M3

2a. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.1 andra stycket i förordning (EU) 2024/2803 ska de behöriga myndigheterna, i syfte att utföra sina uppgifter i fråga om certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad avseende de grundläggande krav som förtecknas i punkt 7 i bilaga VIII till den här förordningen, förlita sig på de bedömningar som den nationella tillsynsmyndighet som avses i artikel 4 i den förordningen har gjort vid utförandet av sina uppgifter enligt artikel 7.3 i den förordningen.

▼B

3. Medlemsstaterna ska säkerställa att deras nationella behöriga myndigheter är oberoende när de fattar tekniska beslut om certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad och att de utför sina uppgifter på ett sätt som är opartiskt och öppet redovisat och att de organiseras, bemannas och förvaltas i enlighet därmed. Medlemsstaterna ska också säkerställa att deras nationella behöriga myndigheter har de resurser och den kapacitet som krävs för att de ska kunna utföra de uppgifter de tilldelats enligt denna förordning på ett effektivt sätt och med nödvändig skyndsamhet.

4. Ansvaret för de uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad som avses i punkt 2 ska fastställas i enlighet med den här punkten.

Byrån ska vara ansvarig om den har tilldelats dessa uppgifter enligt artiklarna 77–82 och om den har tilldelats dessa uppgifter enligt artiklarna 64 och 65.

Om en medlemsstat medger ett undantag enligt artikel 41.6, ska artikel 80.1 a emellertid inte längre tillämpas och denna medlemsstat ska ansvara för tillsynen och kontrollen av efterlevnad med avseende på berörd leverantör av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) i enlighet med vad som föreskrivs i det undantaget.

Den nationella behöriga myndigheten i den medlemsstat där flygplatsen är belägen ska ansvara för dessa uppgifter när det gäller de flygplatscertifikat som avses i artikel 34.1 och det certifikat för en flygplatsoperatör som avses i artikel 37.1.

Denna nationella behöriga myndighet ska också ansvara för uppgifter i samband med tillsyn och kontroll av efterlevnad med avseende på organisationer som ansvarar för tillhandahållande av marktjänster eller ledningstjänster för trafik på plattan vid den flygplatsen.

▼B

I samtliga övriga fall ska den nationella behöriga myndigheten i den medlemsstat där den fysiska eller juridiska person som ansökt om certifikatet eller avger deklarationen har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, när personen inte har något huvudsakligt verksamhetsställe, är bosatt eller etablerad, ansvara för dessa uppgifter, om det inte för ett ändamålsenligt utförande av uppgifterna i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad krävs att de tilldelas en nationell behörig myndighet i en annan medlemsstat i enlighet med de närmare bestämmelser som avses i punkt 14 d.

Om de genomförandeakter som avses i punkt 15 så föreskriver gäller dock följande:

a) Flygläkare, flygmedicinska centrum och allmänläkare ska ansvara för utfärdandet av de medicinska intyg för piloter som avses i artikel 21.1 och de medicinska intyg för flygledare som avses i artikel 49.1.

b) Organisationer för utbildning av kabinbesättning för vilka ett godkännande har utfärdats enligt artikel 24 och luftfartygsoperatörer för vilka ett certifikat har utfärdats enligt artikel 30 ska ansvara för att utfärda sådana kabinbesättningsintyg som avses i artikel 22.

5. Medlemsstaterna får genom undantag från punkt 4 besluta att deras nationella behöriga myndigheter ska vara gemensamt ansvariga för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad när det gäller en luftfartygsoperatör som medverkar i kommersiell lufttransport om båda följande villkor är uppfyllda:

a) Sådant gemensamt ansvar föreskrivs i ett avtal som ingåtts mellan dessa medlemsstater före den 1 januari 1992.

b) Medlemsstaterna i fråga har säkerställt att deras nationella behöriga myndigheter utför dessa uppgifter på ett ändamålsenligt sätt i överensstämmelse med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

De berörda medlemsstaterna ska senast den 12 mars 2019 underrätta kommissionen och byrån om det beslutet om gemensamt ansvar och förse dem med all relevant information, i synnerhet det avtal som avses i led a och åtgärder som vidtagits för att säkerställa att dessa uppgifter utförs på ett ändamålsenligt sätt i enlighet med led b.

Om kommissionen, efter samråd med byrån, anser att de villkor som anges i första stycket inte är uppfyllda, ska den anta genomförandeakter med dess ett beslut om detta. Efter det att kommissionen har underrättat de berörda medlemsstaterna om sådana genomförandeakter ska de medlemsstaterna utan dröjsmål ändra eller återkalla sina beslut om gemensamt ansvar och underrätta kommissionen och byrån om detta.

Byrån ska i den databas som avses i artikel 74 inkludera samtliga de beslut av kommissionen och medlemsstaterna som har varit föremål för underrättelse enligt denna punkt.

6. Den tillsyn som utövas av byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska vara fortlöpande och bygga på prioriteringar som fastställts med hänsyn till riskerna för den civila luftfarten.

7. Vid de rampinspektioner som avses i punkt 2 c ska byrån samarbeta med den nationella behöriga myndigheten i den medlemsstat på vars territorium rampinspektionen äger rum.

▼B

8. Byrån ska förvalta och använda de verktyg och förfaranden som behövs för insamling, utbyte och analys av säkerhetsrelaterad information som erhållits inom ramen för de rampinspektioner som avses i punkt 2 c.

9. I syfte att underlätta det ändamålsenliga utförandet av deras uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad ska kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna utbyta relevant information, bland annat om möjliga eller konstaterade överträdelser.

10. Byrån ska främja en gemensam förståelse för och tillämpning av kraven i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, bland annat genom att utarbeta det vägledande material som avses i artikel 76.3 i samråd med de nationella behöriga myndigheterna.

11. Varje juridisk eller fysisk person som omfattas av denna förordning kan göra byrån uppmärksam på eventuella påstådda skillnader i tillämpningen av reglerna mellan medlemsstaterna. Om sådana skillnader allvarligt hindrar dessa personer i utövandet av sin verksamhet eller på annat sätt medför stora svårigheter, ska byrån och de nationella behöriga myndigheterna i de berörda medlemsstaterna samarbeta för att åtgärda och, när så krävs, skyndsamt undanröja dessa skillnader. Om dessa skillnader inte kan undanröjas ska byrån överlämna ärendet till kommissionen.

12. Byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska vidta nödvändiga och verkningsfulla åtgärder för att öka och främja medvetenheten om civil flygsäkerhet och sprida säkerhetsrelaterad information med relevans för förebyggande av olyckor och tillbud.

13. Vad gäller byråns uppgifter beträffande certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad inom ramen för denna förordning ges kommissionen befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 med närmare bestämmelser om följande:

a) Villkor för att utföra certifieringar och genomföra utredningar, inspektioner, revisioner och andra kontroller som är nödvändiga för att säkerställa byråns effektiva tillsyn över fysiska och juridiska personer, produkter, delar, utrustning, system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), utbildningshjälpmedel för flygsimulering och flygplatser som omfattas av denna förordning.

b) Villkor för byråns utförande av rampinspektioner och för startförbud för luftfartyg när luftfartyget, dess operatör eller dess flygande personal inte uppfyller kraven i denna förordning eller de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

c) Villkor i enlighet med vilka den verksamhet som regleras av kapitel III av säkerhetsskäl får förbjudas, begränsas eller omfattas av vissa villkor.

d) Villkor för att utfärda och sprida obligatorisk information och rekommendationer från byrån i enlighet med artikel 76.6 för att säkerställa säkerheten för den verksamhet som regleras av kapitel III.

▼B

e) Villkor för att utfärda och sprida obligatorisk information från byrån i enlighet med artikel 77 i syfte att säkerställa fortsatt luftvärdighet och miljöförenlighet för produkter, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för att kontrollera luftfartygen på distans samt villkor för godkännande av alternativa sätt att uppfylla kraven i förhållande till den obligatoriska informationen.

f) Villkor och förfaranden för byråns ackreditering av ett behörigt organ i enlighet med artikel 69.

14. För att säkerställa ett enhetligt genomförande av och överensstämmelse med punkterna 2–9 i denna artikel när det gäller de nationella behöriga myndigheternas uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad enligt denna förordning ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter som med närmare bestämmelser om följande:

▼M3

a) Regler och förfaranden för att utföra certifieringar och genomföra utredningar, inspektioner, revisioner och andra kontroller som är nödvändiga för att säkerställa de nationella behöriga myndigheternas effektiva tillsyn över fysiska och juridiska personer, produkter, delar, utrustning, system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), utbildningshjälpmedel för flygsimulering och flygplatser som omfattas av denna förordning, och regler och förfaranden för bedömningen och tillsynen av att leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) uppfyller de grundläggande krav som förtecknas i punkt 7 i bilaga VIII till den här förordningen, utförd av den nationella tillsynsmyndighet som avses i artikel 4 i förordning (EU) 2024/2803 utan att det påverkar tillämpningen av artikel 5.1 i den förordningen.

▼B

b) Regler och förfaranden för de nationella behöriga myndigheternas utförande av rampinspektioner och för startförbud för luftfartyg när luftfartyget, dess operatör eller dess flygande personal inte uppfyller kraven i denna förordning eller de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

c) Regler och förfaranden i enlighet med vilka den verksamhet som regleras i kapitel III av säkerhetsskäl får förbjudas, begränsas eller omfattas av vissa villkor.

d) Med avseende på punkt 4, regler och förfaranden för ansvarsfördelningen mellan de nationella behöriga myndigheterna, i syfte att säkerställa ett effektivt utförande av uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad.

e) Regler och förfaranden för de nationella behöriga myndigheternas ackreditering av ett behörigt organ i enlighet med artikel 69.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

15. För att säkerställa ett enhetligt genomförande av och överensstämmelse med punkterna 2–9 i denna artikel när det gäller byråns och de nationella behöriga myndigheternas uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad enligt denna förordning ska kommissionen, på grundval av de principer som fastställs i artikel 4 och i syfte att uppnå de mål som fastställs i artikel 1, anta genomförandeakter som med närmare bestämmelser om följande:

▼B

a) Regler och förfaranden för insamling, utbyte och spridning av relevant information mellan kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna för att de effektivt ska kunna utföra sina uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad, bland annat information om möjliga eller konstaterade överträdelser.

b) Regler och förfaranden för kvalifikationerna hos den personal vid byrån och de nationella behöriga myndigheterna som arbetar med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad och för de organisationer som medverkar i deras utbildning.

c) Regler och förfaranden för byråns och de nationella behöriga myndigheternas förvaltnings- och ledningsstruktur vad gäller utförandet av certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad.

d) Med avseende på punkt 4 i denna artikel, regler och förfaranden för tilldelning av ansvar till flygläkare och flygmedicinska centrum för utfärdande av medicinska intyg för piloter och medicinska intyg för flygledare samt villkoren för situationer där allmänläkare ska ges detta ansvar, i syfte att säkerställa ett effektivt utförande av uppgifter i samband med medicinsk certifiering av piloter och flygledare.

e) Med avseende på punkt 4 i denna artikel, regler och förfaranden för tilldelning av ansvar till organisationer som utbildar kabinbesättning och luftfartygsoperatörer för utfärdande av kabinbesättningsintyg, i syfte att säkerställa ett effektivt utförande av uppgifter i samband med certifiering av kabinbesättningen.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

Artikel 63

Pool av europeiska luftfartsinspektörer

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

För detta ändamål ska byrån i samarbete med de nationella behöriga myndigheterna fastställa profiler för erforderlig kompetens och erfarenhet, på grundval av vilka dessa myndigheter och byrån i mån av tillgänglighet ska utse kandidater för deltagande i mekanismen för sammanslagning och gemensamt utnyttjande av europeiska luftfartsinspektörer.

2. Byrån och varje enskild nationell behörig myndighet får begära stöd från poolen av europeiska luftfartsinspektörer vid utförandet av tillsyn och certifiering. Byrån ska samordna svaren på dessa begäranden och utarbeta lämpliga förfaranden för detta ändamål, i samråd med de nationella behöriga myndigheterna.

▼B

3. De europeiska luftfartsinspektörerna ska utföra sina tillsyns- och certifieringsuppgifter enligt instruktioner från byrån eller den nationella behöriga myndighet som begärt deras stöd, och under dess kontroll och ansvar.

4. Kostnaderna för stöd som lämnats av de europeiska luftfartsinspektörerna ska täckas av den myndighet som begärde stöd.

Myndigheten kan besluta att finansiera detta stöd genom avgifter som på grundval av de regler som fastställts i enlighet med punkt 6 c faktureras och krävs in från den juridiska eller fysiska person som var föremål för den certifiering och tillsyn som dessa europeiska luftfartsinspektörer utförde.

I sådant fall ska myndigheten överföra det belopp som tagits ut till den myndighet som tillhandahöll stödet.

5. Alla utlåtanden, protokoll och rapporter från de europeiska luftfartsinspektörer som utövar sin verksamhet i enlighet med denna artikel ska i alla avseenden anses vara likvärdiga med utlåtanden, protokoll och rapporter från nationella inspektörer och ska utgöra tillåten bevisning i administrativa eller rättsliga förfaranden.

6. Vad gäller den mekanism för sammanslagning och gemensamt utnyttjande som avses i punkt 1 i denna artikel får kommissionen anta genomförandeakter som med närmare bestämmelser om följande:

a) Regler och förfaranden i enlighet med vilka byrån och de nationella behöriga myndigheterna begär, tar emot eller ger stöd genom den mekanismen.

b) Regler och förfaranden för de tillstånd och de närmare bestämmelser som är tillämpliga för europeiska luftfartsinspektörer när de ger sådant stöd.

c) Regler och förfaranden för fastställande och uppbörd av de avgifter som avses i punkt 4 i denna artikel.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

Artikel 64

Omfördelning av ansvar på begäran av medlemsstaterna

1. En medlemsstat kan begära att byrån utför de uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad som avses i artikel 62.2 med avseende på en av eller samtliga de fysiska och juridiska personer, luftfartyg, säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), utbildningshjälpmedel för flygsimulering och flygplatser för vilka den berörda medlemsstaten är ansvarig enligt denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

När byrån väl godtar en sådan begäran ska den bli den behöriga myndighet som ansvarar för de uppgifter som omfattas av denna begäran och den anmodande medlemsstaten ska befrias från ansvaret för dessa uppgifter.

▼B

I samband med byråns utövande av ansvaret för dessa uppgifter ska kapitlen IV och V tillämpas.

2. En medlemsstat kan begära att en annan medlemsstat utför de uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad som avses i artikel 62.2 med avseende på viss(a) eller all(a) fysiska och juridiska personer, luftfartyg, säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), utbildningshjälpmedel för flygsimulering och flygplatser för vilka den berörda medlemsstaten är ansvarig enligt denna förordning och enligt de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

När medlemsstaten väl godtar en sådan begäran ska den bli ansvarig för de uppgifter som omfattas av denna begäran och den begärande medlemsstaten ska befrias från ansvaret för dessa uppgifter.

I samband med utövandet av ansvaret för de uppgifter som har omfördelats i enlighet med denna punkt ska kapitlen II och IV, artiklarna 131 och 132 sam de tillämpliga bestämmelserna i den godtagande medlemsstatens nationella rätt tillämpas.

3. När det gäller kontrollen av efterlevnad ska den medlemsstat som godkänt begäran, eller byrån, endast ansvara för frågor som hör samman med förfaranden som utmynnar i beslut som antas av den nationella behöriga myndigheten i den medlemsstaten, eller byrån, och som rör uppgifter i samband med certifiering och tillsyn som den tilldelats enligt denna artikel samt tillämpningen av dessa beslut. När det gäller alla andra frågor som rör kontrollen av efterlevnad, ska den fördelning av ansvarsområden som fastställs i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av den inte påverkas.

4. Byrån eller en medlemsstat, beroende på vad som är tillämpligt, ska endast godta den begäran som avses i punkt 1 eller 2 om byrån eller den nationella behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten anser att den har de resurser som krävs och att den effektivt kan utöva ansvaret för de berörda uppgifterna.

5. När en medlemsstat önskar tillämpa punkt 1 eller 2, ska den med byrån eller med den andra medlemsstaten, beroende på vilket som är tillämpligt, ingå detaljerade arrangemang för den aktuella omfördelningen av ansvar för uppgifterna i fråga. De fysiska och juridiska personer som berörs av omfördelningen och, i fall av den omfördelning som avses i punkt 2, byrån, ska rådfrågas om dessa detaljerade arrangemang innan de färdigställs. Dessa detaljerade arrangemang ska åtminstone tydligt ange vilka uppgifter som omfördelas och innehålla de rättsliga, praktiska och administrativa arrangemang som är nödvändiga för att säkerställa att omfördelningen sker på ett ordnat sätt och att de berörda uppgifterna utan avbrott fortsätter att utövas på ett effektivt sätt i överensstämmelse med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning samt att den verksamhet som utförs av de berörda fysiska och juridiska personerna fortsätter utan avbrott. De detaljerade arrangemangen ska även innehålla bestämmelser om överföring av relevanta tekniska register och relevant teknisk dokumentation.

Byrån och den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna, beroende på vilket som är tillämpligt, ska säkerställa att omfördelningen av ansvaret för uppgifterna sker i enlighet med dessa detaljerade arrangemang.

▼B

6. Byrån ska via den databas som inrättats enligt artikel 74 ställa en förteckning till förfogande över de medlemsstater som har tillämpat punkterna 1 och 2 i denna artikel. Förteckningen ska tydligt ange vilka uppgifter som omfördelats och vilken behörig myndighet som ansvarar för uppgifterna efter omfördelningen.

Byrån ska ta hänsyn till omfördelningen av ansvaret för uppgifterna när den utför inspektioner och annan övervakning i enlighet med artikel 85.

7. Omfördelningar av ansvar enligt denna artikel ska inte påverka medlemsstaternas rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

När en medlemsstat i enlighet med denna artikel omfördelar ansvaret för de uppgifter som den tilldelas genom Chicagokonventionen, ska den underrätta Icao om att byrån eller en annan medlemsstat utför de funktioner och uppgifter som den tilldelats enligt Chicagokonventionen.

8. En medlemsstat som har omfördelat ansvaret för uppgifter till byrån eller en annan medlemsstat i enlighet med punkt 1 eller 2 får när som helst besluta att återkalla omfördelningen. I så fall ska punkterna 4, 5 och 6 samt punkt 7 andra stycket gälla i tillämpliga delar.

Artikel 65

Omfördelning av ansvar på begäran av organisationer med verksamhet i mer än en medlemsstat

1. En organisation får begära att byrån agerar som behörig myndighet med ansvar för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad med avseende på denna organisation, genom undantag från artikel 62.4, om denna organisation innehar, eller har rätt att ansöka om, ett certifikat enligt kapitel III hos den nationella behöriga myndigheten i en medlemsstat, men den har eller avser att ha en betydande andel av de anläggningar och den personal som certifikatet omfattar i en eller flera andra medlemsstater.

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

2. De berörda organisationerna ska sända den begäran som avses i punkt 1 till byrån och de nationella behöriga myndigheterna i de medlemsstater där de har sin huvudsakliga verksamhetsort.

Byrån och de berörda nationella behöriga myndigheterna ska, när de tar emot en sådan begäran, utan onödigt dröjsmål samråda med varandra, och vid behov begära in kompletterande synpunkter från de organisationer som framställde begäran. Vid dessa samråd ska byrån och de nationella behöriga myndigheterna överväga att – vid en överenskommelse om omfördelning – använda sig av inspektörer och annan personal som är tillgänglig för de berörda nationella behöriga myndigheterna.

▼B

Om byrån eller en berörd nationell behörig myndighet efter dessa samråd anser att begäran skulle inverka negativt på den egna förmågan att på ett effektivt sätt utföra uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad inom ramen för denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, eller att den på annat sätt skulle påverka myndighetens verkliga funktion negativt, ska den, inom en period på högst 180 dagar från och med den dag då den tog emot begäran, informera de berörda organisationerna om att den anser att begäran skulle ha en sådan negativ inverkan och motivera sitt beslut. Den andra parten ska också få informationsskrivelsen. I detta fall ska begäran anses som avslagen.

3. Om inte begäran har avslagits i enlighet med punkt 2 ska byrån och de berörda nationella behöriga myndigheterna ingå detaljerade arrangemang för omfördelningen av ansvaret för de aktuella uppgifterna. De organisationer som begärde att byrån ska agera som deras behöriga myndighet ska rådfrågas om dessa detaljerade arrangemang innan de färdigställs. Dessa detaljerade arrangemang ska åtminstone tydligt ange vilka uppgifter som omfördelas och innehålla de rättsliga, praktiska och administrativa arrangemang som är nödvändiga för att säkerställa att överföringen sker på ett ordnat sätt och att de berörda uppgifterna utan avbrott fortsätter att utföras på ett effektivt sätt, i överensstämmelse med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning samt att den verksamhet som utförs av de berörda organisationerna fortsätter utan avbrott. De detaljerade arrangemangen ska även innehålla bestämmelser om överföring av relevanta tekniska register och relevant teknisk dokumentation.

Byrån och den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna, beroende på vilket som är tillämpligt, ska se till att omfördelningen av ansvaret för uppgifterna sker i enlighet med dessa detaljerade arrangemang. Byrån ska, vid genomförandet av dessa arrangemang, i möjligaste mån använda sig av inspektörer och annan personal som finns tillgänglig i medlemsstaterna.

4. När de detaljerade arrangemangen har ingåtts i enlighet med punkt 3 ska byrån bli den behöriga myndighet som är ansvarig för de uppgifter som omfattas av begäran och den berörda medlemsstaten eller de berörda medlemsstaterna ska befrias från ansvaret för dessa uppgifter. I samband med byråns utövande av ansvar för de omfördelade uppgifterna ska kapitlen IV och V gälla.

5. Artikel 64.3, 64.6 och 64.7 ska gälla i tillämpliga delar på all omfördelning av ansvar för uppgifter enligt denna artikel.

6. Organisationer för vilka byrån agerar som behörig myndighet enligt denna artikel kan begära att de medlemsstater där dessa organisationer har sin huvudsakliga verksamhetsort återupptar ansvaret för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad när det gäller dessa organisationer. I så fall ska artikel 64.4–64.7 gälla i tillämpliga delar.

Artikel 66

Stödmekanism för tillsyn

1. Om samtliga följande villkor har uppfyllts, närmare bestämt om

▼B

a) resultaten av de inspektioner och den övriga övervakningsverksamhet som byrån utför i enlighet med artikel 85 tyder på en allvarlig och ihållande oförmåga hos en medlemsstat att effektivt utföra en del av eller alla sina uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med denna förordning,

b) kommissionen har begärt att den berörda medlemsstaten avhjälper de brister som upptäckts i enlighet med led a,

c) medlemsstaten inte har avhjälpt bristerna på ett tillfredsställande sätt och den resulterande situationen äventyrar den civila flygsäkerheten,

ska den berörda medlemsstaten och byrån, på begäran av kommissionen, gemensamt inrätta ett tillfälligt program för tekniskt stöd i syfte att åtgärda de upptäckta bristerna och hjälpa den berörda medlemsstaten att senast i slutet av stödperioden återupprätta sin förmåga att utföra de uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad som omfattas av denna förordning. Detta program för tekniskt stöd ska i synnerhet inbegripa en tidsplan för programmet, planering och utförande av uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i fall där brister har upptäckts, utbildning av och kvalifikationer för relevanta inspektörer och relevant personal samt organisation av arbetet inom den nationella behöriga myndigheten i den berörda medlemsstaten, om den direkt kan påverka de upptäckta bristerna.

2. Den berörda medlemsstaten ska vara ansvarig för genomförandet av det program för tekniskt stöd som ska åtgärda de upptäckta bristerna. I detta syfte ska den berörda medlemsstaten samarbeta med byrån vid genomförandet av detta program för tekniskt stöd, bland annat genom att ge den nationella behöriga myndigheten alla instruktioner som krävs och tillhandahålla alla nödvändiga materiella resurser så att stödprogrammet kan genomföras på ett framgångsrikt sätt.

Under genomförandet av programmet för tekniskt stöd ska den berörda medlemsstaten förbli ansvarig för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad, i enlighet med artikel 62.2. Byrån ska stå för sina egna kostnader när stöd ges till den berörda medlemsstaten.

Vid genomförandet av programmet för tekniskt stöd ska den berörda medlemsstaten, om lämpligt med tanke på bristernas art, använda sig av den pool av europeiska luftfartsinspektörer som inrättats i enlighet med artikel 63, av de behöriga organ som avses i artikel 69 och av de utbildningsmöjligheter som avses i artikel 92.

3. Byrån ska uppdatera kommissionen och de övriga medlemsstaterna om framstegen med genomförandet av programmet för tekniskt stöd.

4. Den berörda medlemsstaten ska göra sitt yttersta för att återupprätta sin förmåga att utföra uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med denna förordning. Om den berörda medlemsstaten inser att programmet för tekniskt stöd inte kan genomföras som planerat ska den informera kommissionen om detta och antingen omfördela ansvaret för uppgifterna i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad till byrån eller till en annan medlemsstat i enlighet med artikel 64 eller vidta andra åtgärder för att undanröja bristerna. Omfördelningens omfattning ska begränsas till vad som är strikt nödvändigt för att åtgärda de upptäckta bristerna. Byrån ska i den databas som har inrättats i enlighet med artikel 74 införa information om de uppgifter som har omfördelats och offentliggöra den informationen.

▼B

5. Denna artikel ska inte påverka tillämpningen av andra bestämmelser, inbegripet artikel 67 i denna förordning och förordning (EG) nr 2111/2005.

Artikel 67

Giltighet för och erkännande av certifikat och deklarationer

1. Certifikat som utfärdats av byrån eller de nationella behöriga myndigheterna och deklarationer som avgetts av fysiska och juridiska personer i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning ska enbart underställas de regler, villkor och förfaranden som fastställs i denna förordning och de nationella administrativa kraven samt gälla och erkännas i samtliga medlemsstater utan ytterligare krav eller utvärdering.

2. Om kommissionen anser att en juridisk eller fysisk person till vilken ett certifikat har utfärdats eller som har avgett en deklaration som inte längre uppfyller de tillämpliga kraven i denna förordning eller i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning ska kommissionen, på grundval av en rekommendation från byrån, kräva att den medlemsstat som ansvarar för tillsynen över den berörda personen vidtar lämpliga korrigerande åtgärder och skyddsåtgärder, inbegripet begränsning eller tillfälligt upphävande av certifikatet. Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande det beslutet. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 127.2. När det föreligger vederbörligen motiverade och tvingande skäl till skyndsamhet med avseende på flygsäkerhet, ska kommissionen anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 127.4.

Från och med den dag då genomförandeakten träder i kraft ska certifikatet eller deklarationen i fråga, genom undantag från punkt 1, inte längre vara giltigt eller erkännas i samtliga medlemsstater.

3. När kommissionen anser att den medlemsstat som avses i punkt 2 har vidtagit lämpliga korrigerande åtgärder och skyddsåtgärder, ska den med utgångspunkt i en rekommendation från byrån fatta beslut om att certifikatet eller deklarationen i fråga återigen ska gälla och erkännas i samtliga medlemsstater, i enlighet med punkt 1.

Kommissionen ska anta genomförandeakter innehållande det beslutet. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 127.2. När det föreligger vederbörligen motiverade och tvingande skäl till skyndsamhet med avseende på flygsäkerhet, ska kommissionen anta omedelbart tillämpliga genomförandeakter i enlighet med det förfarande som avses i artikel 127.4.

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

▼B

Artikel 68

Erkännande av tredjelandscertifiering

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

a) internationella avtal om erkännande av certifikat som ingåtts mellan unionen och ett tredjeland,

b) de delegerade akter som antagits på grundval av punkt 3, eller

c) om ett internationellt avtal och en relevant delegerad akt som avses i led a respektive b i denna punkt saknas, och utan att det påverkar tillämpningen av artikel 140.6 i denna förordning, ett avtal rörande erkännandet av certifikat som ingåtts mellan en medlemsstat och ett tredjeland före ikraftträdandet av förordning (EG) nr 1592/2002 och som kommissionen och de övriga medlemsstaterna har underrättats om i enlighet med artikel 9.2 a i förordning (EG) nr 1592/2002 eller artikel 12.2 a i förordning (EG) nr 216/2008.

2. För att skapa och upprätthålla förtroendet för tredjeländers regleringssystem ska byrån ha rätt att utföra nödvändiga tekniska bedömningar och utvärderingar av tredjeländers lagstiftning och av utländska luftfartsmyndigheter. I syfte att utföra sådana bedömningar och utvärderingar får byrån ingå samarbetsavtal enligt artikel 90.2.

3. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 med närmare bestämmelser om erkännande av certifikat och annan dokumentation som styrker efterlevnaden av regler för civil luftfart som utfärdats i enlighet med lagstiftningen i ett tredjeland och som säkerställer en säkerhetsnivå som är likvärdig med den som föreskrivs i den här förordningen, inklusive villkor och förfaranden för att skapa och upprätthålla det nödvändiga förtroendet för tredjeländers regleringssystem.

Artikel 69

Behöriga organ

1. Byrån och de nationella behöriga myndigheterna får delegera sina uppgifter i samband med certifiering och tillsyn enligt denna förordning till behöriga organ som har ackrediterats i enlighet med de delegerade akter som avses i artikel 62.13 f eller de genomförandeakter som avses i artikel 62.14 första stycket e och därmed anses uppfylla kriterierna i bilaga VI.

Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 4 ska byrån och de nationella behöriga myndigheter som utnyttjar de behöriga organen inrätta ett system för denna ackreditering och för bedömning av om behöriga organ uppfyller dessa kriterier, både vid ackrediteringstidpunkten och kontinuerligt därefter.

▼B

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

2. Byrån eller den nationella behöriga myndigheten eller behöriga myndigheterna, beroende på vilket som är tillämpligt, ska ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla ackreditering av ett behörigt organ som de har beviljat, när detta organ inte längre uppfyller kriterierna i bilaga VI.

3. Byrån eller den nationella behöriga myndighet eller de nationella behöriga myndigheter som ackrediterar ett behörigt organ får bevilja detta organ rätt att utfärda, förnya, ändra, begränsa, tillfälligt dra in eller återkalla certifikat, eller att ta emot deklarationer, på uppdrag av byrån eller den nationella behöriga myndigheten. Denna rättighet ska inkluderas i ackrediteringen.

4. Byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska, utan ytterligare tekniska krav eller bedömning, erkänna ackrediteringar av behöriga organ som beviljats av byrån och av andra nationella behöriga myndigheter i enlighet med punkt 1.

Byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska dock inte vara skyldiga att använda hela omfattningen av den ackreditering som beviljats av en annan nationell behörig myndighet eller av byrån, eller att använda hela omfattningen av de rättigheter som beviljats detta behöriga organ av en annan nationell behörig myndighet eller byrån i enlighet med punkt 3.

5. Byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska utbyta information om de ackrediteringar som beviljats, begränsats, tillfälligt dragits in eller återkallats, däribland information om omfattningen av ackrediteringen och de rättigheter som beviljats. Byrån ska göra denna information tillgänglig genom den databas som avses i artikel 74.

Artikel 70

Skyddsåtgärder

1. Denna förordning och de delegerande akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning får inte hindra en medlemsstat från att omedelbart reagera om det uppstår ett problem som rör civil flygsäkerhet, om samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Problemet innebär en allvarlig risk för flygsäkerheten och det krävs att medlemsstaten vidtar omedelbara åtgärder för att lösa detta problem.

b) Det är inte möjligt för medlemsstaten att på ett adekvat sätt åtgärda problemet i enlighet med denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

c) Den åtgärd som vidtas står i proportion till hur allvarligt problemet är.

I ett sådant fall ska den berörda medlemsstaten via den databas som inrättats enligt artikel 74 omedelbart underrätta kommissionen, byrån och de övriga medlemsstaterna om de åtgärder som vidtagits, deras varaktighet och skälen till att de har vidtagits.

▼B

2. När byrån erhåller den underrättelse som avses i punkt 1 i denna artikel ska den utan onödigt dröjsmål bedöma huruvida villkoren i punkt 1 i denna artikel är uppfyllda. Byrån ska införa resultaten av den bedömningen i den databas som inrättats i enlighet med artikel 74.

Om byrån anser att dessa villkor har uppfyllts ska den, utan onödigt dröjsmål, bedöma om det problem som medlemsstaten fastställt kan lösas genom att byrån fattar de beslut som avses i artikel 76.4 första stycket, varigenom behovet av åtgärder som vidtas av medlemsstaten undanröjs. Om byrån anser att den kan lösa problemet på detta sätt ska den fatta ett lämpligt beslut om detta och informera medlemsstaten genom den databas som inrättats i enlighet med artikel 74. Om byrån anser att problemet inte kan lösas på detta sätt ska den rekommendera kommissionen att ändra de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning på det sätt som den anser nödvändigt mot bakgrund av tillämpningen av punkt 1 i den här artikeln.

Om byrån anser att dessa villkor inte har uppfyllts ska den, utan onödigt dröjsmål, utfärda en rekommendation till kommissionen om resultatet av denna bedömning. Byrån ska inkludera denna rekommendation i den databas som inrättats enligt artikel 74.

3. Kommissionen ska med beaktande den rekommendation från byrån som avses i punkt 2 tredje stycket bedöma huruvida villkoren i punkt 1 har uppfyllts.

4. Om kommissionen anser att dessa villkor inte har uppfyllts eller om den avviker från resultatet av byråns bedömning, ska den, utan onödigt dröjsmål, anta genomförandeakter innehållande kommissionens beslut och slutsatser om detta. Dessa genomförandeakter ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och av byrån införas i den databas som inrättats enligt artikel 74.

Efter underrättelse om en genomförandeakt som bekräftar att dessa villkor inte har uppfyllts ska den berörda medlemsstaten omedelbart återkalla den åtgärd som vidtagits i enlighet med punkt 1.

Artikel 71

Flexibilitetsbestämmelser

1. Medlemsstaterna får bevilja undantag för varje fysisk eller juridisk person som omfattas av denna förordning från de krav som är tillämpliga på denna person i enlighet med kapitel III, förutom de grundläggande krav som fastställs i det kapitlet, eller i enlighet med de delegerade akter eller genomförandeakter som antagits på grundval av det kapitlet i händelse av brådskande oförutsedda omständigheter eller brådskande operativa behov som berör dessa fysiska eller juridiska personer, om samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Det är omöjligt att på ett adekvat sätt ta hänsyn till dessa omständigheter eller behov i överensstämmelse med de tillämpliga kraven.

b) Säkerhet, miljöskydd och överensstämmelse med de tillämpliga grundläggande kraven säkerställs, vid behov genom tillämpning av kompenserande åtgärder.

▼B

c) Medlemsstaten har i möjligaste mån lindrat eventuell snedvridning av marknadsvillkoren som en följd av att undantaget beviljats.

d) Undantaget är vad gäller omfattning och varaktighet begränsat till vad som är absolut nödvändigt och det tillämpas på ett icke-diskriminerande sätt.

I detta fall ska den berörda medlemsstaten via den databas som inrättats enligt artikel 74 omedelbart underrätta kommissionen, byrån och de övriga medlemsstaterna om det undantag som beviljats, dess varaktighet, skälen för att det har beviljats och, i tillämpliga fall, de nödvändiga kompenserande åtgärder som vidtagits.

2. Om det undantag som avses i punkt 1 i denna artikel beviljades för en period som överstiger åtta månader i följd eller om en medlemsstat har beviljat samma undantag upprepade gånger och dess sammanlagda varaktighet överstiger åtta månader, ska byrån bedöma huruvida de villkor som avses i punkt 1 i denna artikel är uppfyllda och, inom tre månader från dagen för mottagandet av den senaste underrättelse som avses i punkt 1 i denna artikel, utfärda en rekommendation till kommissionen om resultatet av denna bedömning. Byrån ska inkludera denna rekommendation i den databas som inrättats enligt artikel 74.

I detta fall ska kommissionen, med beaktande av denna rekommendation, bedöma om dessa villkor är uppfyllda. Om kommissionen anser att dessa villkor inte har uppfyllts eller om den avviker från resultatet av byråns bedömning, ska den inom tre månader från dagen för mottagandet av denna rekommendation anta en genomförandeakt innehållande dess beslut om detta. Dessa genomförandeakter ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och av byrån införas i den databas som inrättats enligt artikel 74.

Efter underrättelse om en genomförandeakt som bekräftar att dessa villkor inte har uppfyllts ska den berörda medlemsstaten omedelbart återkalla det undantag som beviljats enligt punkt 1 i denna artikel.

3. Om en medlemsstat anser att överensstämmelsen med de tillämpliga grundläggande kraven i bilagorna kan påvisas med andra medel än dem som fastställs i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, och att dessa medel medför betydande fördelar vad gäller civil flygsäkerhet eller effektiviteten för de personer som omfattas av denna förordning eller för de berörda myndigheterna, får den till kommissionen och byrån, via den databas som inrättats enligt artikel 74, inge en motiverad begäran om ändring av den berörda delegerade akten eller genomförandeakten för att möjliggöra användning av dessa andra medel.

I detta fall ska byrån utan onödigt dröjsmål utfärda en rekommendation till kommissionen om huruvida medlemsstatens begäran uppfyller villkoren i första stycket. Om det behövs som en följd av tillämpningen av denna punkt ska kommissionen, utan dröjsmål och med beaktande av denna rekommendation, överväga att ändra den berörda delegerade akten eller genomförandeakten.

▼B

Artikel 72

Insamling, utbyte och analys av information

1. Kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna ska utbyta all information som finns tillgänglig för dem inom ramen för tillämpningen av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning och som är relevanta för de övriga parterna för att de ska kunna utföra sina uppgifter enligt denna förordning. De behöriga myndigheterna i de medlemsstater som fått i uppdrag att utreda haverier och tillbud inom civil luftfart eller att analysera händelser ska också ha rätt att få tillgång till denna information för att kunna utföra sina uppgifter. Informationen får också spridas till berörda parter i enlighet med de genomförandeakter som avses i punkt 5.

2. Utan att det påverkar tillämpningen av förordningarna (EU) nr 996/2010 och (EU) nr 376/2014 ska byrån ska på unionsnivå samordna insamling, utbyte och analys av information om frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning, inbegripet operativa flygdata. För detta ändamål får byrån ingå överenskommelser om insamling, utbyte och analys av information med fysiska och juridiska personer som omfattas av denna förordning eller med sammanslutningar av sådana personer. När byrån samlar in, utbyter och analyserar denna information och när den ingår och tillämpar sådana överenskommelser ska den i så hög utsträckning som möjligt begränsa den administrativa bördan för de berörda personerna samt säkerställa lämpligt skydd av informationen, inbegripet alla personuppgifter som ingår i den, i enlighet med punkt 6 i denna artikel och med artiklarna 73.1, 123 och 132 i den här förordningen.

3. Byrån ska på begäran bistå kommissionen i förvaltningen av det europeiska centrala upplag som avses i artikel 8 i förordning (EU) nr 376/2014.

4. På begäran av kommissionen ska byrån analysera brådskande och viktiga frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning. I förekommande fall ska de nationella behöriga myndigheterna samarbeta med byrån för att genomföra en sådan analys.

5. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om utbyte av den information som avses i punkt 1 i denna artikel mellan kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna och spridningen av sådan information till berörda parter. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

De närmare bestämmelser som avses i första stycket i denna punkt ska beakta behovet av att

a) förse fysiska och juridiska personer som omfattas av denna förordning med den information de behöver för att kunna säkerställa överensstämmelse med och främja målen i artikel 1,

▼B

b) begränsa spridningen och användningen av information till vad som är absolut nödvändigt för att uppnå de mål som anges i artikel 1,

c) förhindra att uppgifterna görs tillgängliga eller används för att fastställa skuld- eller ansvarsfrågor, utan att det påverkar tillämplig nationell straffrätt.

6. Kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna samt de fysiska och juridiska personer och sammanslutningar av sådana personer som avses i punkt 2 i denna punkt, ska i enlighet med unionsrätten och nationell rätt vidta nödvändiga åtgärder för att säkerställa lämplig konfidentialitet för den information som de erhåller i enlighet med denna artikel. Denna punkt påverkar inte tillämpningen av eventuella strängare krav på konfidentialitet som föreskrivs i förordning (EU) nr 996/2010 eller (EU) nr 376/2014 eller annan unionslagstiftning.

7. I syfte att informera allmänheten om den övergripande nivån vad gäller civil flygsäkerhet i unionen ska byrån årligen och när särskilda omständigheter föreligger offentliggöra en säkerhetsöversyn. Denna översyn ska innehålla en analys av den allmänna säkerhetssituationen i en ordalydelse som är enkel och lättförståelig och innehålla uppgifter om eventuella förhöjda säkerhetsrisker.

Artikel 73

Skydd av informationskällan

1. När de uppgifter som avses i artikel 72.1 och 72.2 har lämnats till en nationell behörig myndighet ska informationskällan skyddas i enlighet med tillämplig unionsrätt och nationell rätt om skydd av källan till information som gäller civil flygsäkerhet. När en fysisk person har lämnat sådana uppgifter till kommissionen eller byrån ska källan till dessa uppgifter inte avslöjas och personuppgifter för denna källa inte registreras tillsammans med de uppgifter som lämnats.

2. Medlemsstaterna ska, utan att det påverkar tillämplig nationell straffrätt, avstå från att inleda rättsliga förfaranden avseende oöverlagda eller oavsiktliga lagöverträdelser som kommer till deras kännedom enbart på grund av att uppgifter om dessa överträdelser har lämnats enligt denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

Första stycket ska inte tillämpas i fall av avsiktlig försummelse eller vid uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen uppenbarligen kräver och som orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt äventyrar säkerhetsnivån inom den civila luftfarten.

3. Medlemsstaterna får behålla eller anta åtgärder för att stärka det skydd av informationskällor som avses i punkt 1.

4. Anställda och kontraktsanställda som lämnar information med stöd av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning får inte bli föremål för efterräkningar från sin arbetsgivares sida eller från den organisation till vilken de tillhandahåller tjänster, på grundval av de uppgifter som lämnats.

▼B

Första stycket ska inte tillämpas i fall av avsiktlig försummelse eller vid uppenbart, stort och allvarligt risktagande och grov underlåtenhet att vidta den yrkesmässiga aktsamhet som situationen uppenbarligen kräver och som orsakar förutsebar skada för en person eller på egendom, eller som allvarligt äventyrar flygsäkerheten.

5. Denna artikel ska inte hindra kommissionen, byrån och medlemsstaterna från att vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att upprätthålla eller förbättra den civila flygsäkerheten.

6. Denna artikel ska inte påverka tillämpningen av de bestämmelser om skydd av informationskällan som föreskrivs i förordningarna (EU) nr 996/2010 och (EG) nr 376/2014.

Artikel 74

Informationsdatabas

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

Databasen ska innehålla uppgifter om följande:

a) Certifikat som utfärdats och deklarationer som mottagits av byrån och av nationella behöriga myndigheter i enlighet med kapitel III och artiklarna 64, 65 och 77–82.

b) Certifikat som utfärdats och deklarationer som mottagits av behöriga organ på uppdrag av byrån och nationella behöriga myndigheter i enlighet med artikel 69.3.

c) Ackrediteringar som beviljas av byrån och av nationella behöriga myndigheter för behöriga organ i enlighet med artikel 69, inbegripet uppgifter om ackrediteringens omfattning och de befogenheter som beviljats.

d) De åtgärder som vidtagits av medlemsstaterna enligt artikel 2.6 och 2.7 samt motsvarande kommissionsbeslut.

e) Beslut som medlemsstaterna fattat enligt artikel 2.8.

f) Beslut som medlemsstaterna fattat enligt artikel 41.5.

g) Medlemsstaternas omfördelning av ansvaret för uppgifter till byrån eller till en annan medlemsstat i enlighet med artiklarna 64 och 65, inklusive information om de uppgifter som har omfördelats.

h) Beslut som kommissionen fattat i enlighet med artikel 67.

i) Underrättelser från nationella behöriga myndigheter om individuella system för specificering av flygtid som ingetts till byrån på grundval av de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 32.1 b, och motsvarande yttranden från byrån som avgetts i enlighet med artikel 76.7.

▼B

j) Underrättelser från medlemsstaterna om vilka åtgärder som vidtagits för att omedelbart reagera på ett problem som rör den civila flygsäkerheten och om beviljande av undantag, och motsvarande rekommendationer som utfärdats av byrån och beslut som fattats av kommissionen, enligt artiklarna 70.1 och 71.1.

k) Medlemsstaternas begäranden om andra sätt att uppfylla de grundläggande kraven, och motsvarande rekommendationer från byrån enligt artikel 71.3.

l) Underrättelser från byrån och motsvarande kommissionsbeslut enligt artikel 76.4.

m) Information som är tillgänglig för de nationella behöriga myndigheterna och som rör verksamheten för luftfartyg som deltar i annan verksamhet än kommersiell lufttransport.

n) Information rörande genomförandet av internationella standarder och rekommenderade metoder enligt artikel 90.4.

o) Medlemsstaternas och kommissionens beslut som omfattas av en underrättelse enligt artikel 62.5, inklusive information om de uppgifter som utförs gemensamt.

p) Undantag som beviljats av medlemsstaterna i enlighet med artikel 41.6 och motsvarande kommissionsbeslut.

q) Åtgärder från byråns sida i fråga om flygningar över konfliktområden som tillämpas i enlighet med artikel 88.3.

r) Andra upplysningar som kan vara nödvändiga för att säkerställa effektivt samarbete mellan byrån och de nationella behöriga myndigheterna rörande utförandet av deras uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad enligt denna förordning.

2. De nationella behöriga myndigheterna, flygläkarna och de flygmedicinska centrumen ska också utbyta information via databasen om piloters medicinska lämplighet. All sådan information som utgör personuppgifter, bland annat hälsouppgifter, ska begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att säkerställa effektiv certifiering och tillsyn över piloter i enlighet med artikel 21.

3. Alla personuppgifter, bland annat hälsouppgifter, som ingår i databasen ska inte lagras längre än vad som är nödvändigt för det syfte för vilket uppgifterna samlades in eller för vilket de bearbetas ytterligare.

4. Medlemsstaterna och byrån ska säkerställa att registrerade vars personuppgifter behandlas i databasen underrättas i förväg om detta.

5. Medlemsstaterna och byrån får begränsa omfattningen av de registrerades rättigheter att få tillgång till, korrigera och radera de personuppgifter som förs in i databasen i den mån det är absolut nödvändigt för att skydda den civila flygsäkerheten, i enlighet med artikel 23 i förordning (EU) 2016/679 och artikel 20 i förordning (EG) nr 45/2001.

▼B

6. Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 7 ska kommissionen, byrån, nationella behöriga myndigheter och andra behöriga myndigheter i medlemsstaterna som fått i uppgift att utreda haverier och tillbud inom civil luftfart, för fullgörandet av sina uppgifter, ha nätbaserad och säker tillgång till all information som ingår i databasen.

I förekommande fall får kommissionen och byrån sprida viss information som ingår i databasen, utöver den information som avses i punkt 2, till berörda parter eller göra den tillgänglig för allmänheten.

Byrån ska under alla omständigheter göra följande information tillgänglig för allmänheten:

a) Information om utfärdade certifikat och deklarationer som mottagits i enlighet med artikel 2.4.

b) Information om beslut från kommissionen eller från en medlemsstat som byrån underrättats om i enlighet med artikel 2.6 och 2.7.

c) Information om beslut från en medlemsstat som byrån underrättats om i enlighet med artikel 2.11 andra stycket.

7. Informationen i databasen ska vara skyddad mot obehörig tillgång genom lämpliga verktyg och protokoll. Tillgång till och utlämnande av den information som avses i punkt 2 ska begränsas till personer som ansvarar för certifiering och tillsyn över piloters medicinska lämplighet, för att de ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna förordning. Begränsad tillgång till denna information får även beviljas andra behöriga personer för att säkerställa att databasen fungerar väl, särskilt med tanke på det tekniska underhållet av den. Personer som bemyndigats att ha tillgång till information som innehåller personuppgifter ska få utbildning på förhand om tillämplig lagstiftning om skydd av personuppgifter och motsvarande skyddsåtgärder.

8. Kommissionen ska anta genomförandeakter med nödvändiga bestämmelser om databasens funktion och förvaltningen av denna och med närmare krav avseende följande:

a) De tekniska aspekterna av inrättandet och underhållet av databasen.

b) Klassificeringen av de uppgifter som ska överföras av kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheterna för införande i databasen, inklusive formen och sättet för överföring av sådan information.

c) Regelbunden och standardiserad uppdatering av uppgifterna i databasen.

d) De detaljerade arrangemangen för spridning och offentliggörande av vissa uppgifter i databasen i enlighet med punkt 6 i denna artikel.

e) Klassificering av information om piloters medicinska lämplighet ska översändas av de nationella behöriga myndigheterna, flygläkarna och de flygmedicinska centrumen för införande i databasen, inklusive formen och sättet för överföring av sådan information.

▼B

f) De detaljerade arrangemangen för att skydda informationen i databasen från obehörig tillgång, begränsa tillgången till information och skydda personuppgifter som ingår i databasen i enlighet med den tillämpliga unionslagstiftningen om skydd av personuppgifter, särskilt mot oavsiktlig eller olaglig förstörelse, förlust, ändring eller utlämnande.

g) Den maximala lagringsperiod som tillåts med avseende på personuppgifter i databasen, inbegripet information om piloters medicinska lämplighet vilken utgör personuppgifter.

h) De detaljerade villkor i enlighet med vilka medlemsstaterna och byrån får begränsa registrerades rätt att få tillgång till, rätta och radera personuppgifter i databasen, vid tillämpning av punkt 5 i denna artikel.

Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

KAPITEL V

EUROPEISKA UNIONENS BYRÅ FÖR LUFTFARTSSÄKERHET

AVSNITT I

Uppgifter

Artikel 75

Byråns inrättande och funktioner

1. Härmed inrättas Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.

2. För att säkerställa att den civila luftfarten i unionen fungerar och utvecklas väl i enlighet med de mål som anges i artikel 1 ska byrån

a) fullgöra alla uppgifter och yttra sig över alla frågor som omfattas av denna förordning,

b) bistå kommissionen genom att utarbeta åtgärder som ska vidtas enligt denna förordning; om dessa åtgärder omfattar tekniska föreskrifter får kommissionen inte ändra innehållet i dessa utan att samordning först har skett med byrån,

c) ge kommissionen det tekniska, vetenskapliga och administrativa stöd den behöver för att kunna utföra sina uppgifter,

d) vidta nödvändiga åtgärder inom ramen för de befogenheter den har enligt denna förordning eller annan unionslagstiftning,

e) utföra inspektioner, annan övervakning och utredningar som krävs för att den ska kunna fullgöra sina uppgifter enligt denna förordning, eller på begäran av kommissionen,

▼B

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

g) bistå de nationella behöriga myndigheterna vid utförandet av sina uppgifter, särskilt genom att tillhandahålla ett forum för utbyte av information och sakkunskap,

h) för frågor som omfattas av denna förordning, på kommissionens begäran bidra till fastställande, mätning, rapportering och analys av resultatindikatorer, om unionsrätten föreskriver ett resultatsystem för civil luftfart,

i) främja unionens normer och regler för luftfart på internationell nivå genom att upprätta lämpligt samarbete med behöriga myndigheter i tredjeländer och internationella organisationer,

j) samarbeta med unionens övriga institutioner, organ, kontor och byråer inom områden där deras verksamhet rör tekniska aspekter av civil luftfart.

Artikel 76

Byråns åtgärder

1. Byrån ska på begäran bistå kommissionen i utarbetandet av förslag till ändringar av denna förordning och i utarbetandet av delegerade akter och genomförandeakter som ska antas på grundval av denna förordning, i enlighet med de principer som fastställs i artikel 4. De handlingar som byrån lämnar till kommissionen för dessa ändamål ska lämnas i form av yttranden.

2. Byrån ska utfärda rekommendationer riktade till kommissionen för tillämpning av artiklarna 70 och 71.

3. Byrån ska, i enlighet med artikel 115 och de tillämpliga delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, utfärda certifieringsspecifikationer och andra detaljerade specifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material för tillämpningen av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

4. Byrån ska fatta lämpliga beslut angående tillämpningen av punkt 6 i denna artikel samt av artiklarna 77–83, 85 och 126 och om den har tilldelats uppgifter i enlighet med artiklarna 64 och 65.

Byrån får bevilja undantag för varje fysisk eller juridisk person till vilken den har utfärdat ett certifikat i de situationer och på de villkor som föreskrivs i artikel 71.1.

I detta fall ska byrån via den databas som inrättats enligt artikel 74 omedelbart underrätta kommissionen och medlemsstaterna om de undantag som beviljats, skälen för att de har beviljats och, i tillämpliga fall, de nödvändiga kompenserande åtgärder som vidtagits.

▼B

Om ett undantag beviljats för en period som överstiger åtta månader i följd eller om byrån har beviljat samma undantag upprepade gånger och dess sammanlagda varaktighet överstiger åtta månader, ska kommissionen bedöma huruvida de villkor som fastställs i artikel 71.1 är uppfyllda. Omkommissionen anser att så inte är fallet ska den anta genomförandeakter innehållande dess beslut om detta. Dessa genomförandeakter ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* och införas av byrån i den databas som inrättats enligt artikel 74.

Byrån ska återkalla undantaget omedelbart efter underrättelsen om den genomförandeakten.

5. Byrån ska utfärda rapporter om de inspektioner och annan övervakning som utförs i enlighet med artikel 85.

6. Byrån ska utan onödigt dröjsmål reagera på ett akut säkerhetsproblem som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning genom att

a) fastställa korrigerande åtgärder som ska vidtas av fysiska och juridiska personer för vilka den agerar som behörig myndighet och genom att sprida därmed sammanhängande information till dessa personer, inbegripet direktiv och rekommendationer, om detta är nödvändigt för att skydda de mål som anges i artikel 1; byrån kan också utfärda säkerhetsbulletiner som innehåller icke-bindande uppgifter eller rekommendationer som riktar sig till andra fysiska och juridiska personer som är verksamma inom luftfart,

b) fastställa säkerhetsmål som ska uppnås och rekommendera korrigerande åtgärder som ska vidtas av nationella behöriga myndigheter och genom att sprida därmed sammanhängande information till dessa nationella behöriga myndigheter, om detta är nödvändigt för att skydda de mål som anges i artikel 1.

Med avseende på led b ska de nationella behöriga myndigheterna utan onödigt dröjsmål informera byrån om de åtgärder som vidtagits för att uppnå de säkerhetsmål som byrån fastställt. Om problemet påverkar mer än en medlemsstat ska de berörda behöriga nationella myndigheterna dessutom samarbeta med byrån för att säkerställa att de åtgärder som är nödvändiga för att uppnå dessa säkerhetsmål vidtas på ett samordnat sätt.

7. Byrån ska avge yttranden om individuella system för specificering av flygtid som föreslås av medlemsstaterna enligt de delegerade akter som antagits i enlighet med artikel 32.1 b och som avviker från de certifieringsspecifikationer som antagits av byrån.

Artikel 77

Luftvärdighetsbevis och miljöcertifiering

1. När det gäller produkter, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans som avses i artikel 2.1 a och b i ska byrån, i tillämpliga fall och på det sätt som anges i Chicagokonventionen eller dess bilagor, på medlemsstaternas vägnar utföra konstruktions-, tillverknings- eller registreringsstatens funktioner och uppgifter, när dessa funktioner och uppgifter avser godkännande av typkonstruktion och obligatorisk information om fortsatt luftvärdighet. Den ska därför särskilt

▼B

a) för varje konstruktion av en produkt och utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans för vilken ett typcertifikat, ett begränsat typcertifikat, en ändring av ett typcertifikat eller ett begränsat typcertifikat, inklusive ett kompletterande typcertifikat, ett godkännande av ett underlag för reparation eller ett godkännande av data för operativ lämplighet har tillämpats i enlighet med artikel 11 eller 56.1, fastställa och underrätta sökanden om certifieringsgrunden,

b) för varje konstruktion av en del eller av utrustning som inte är fast installerad för vilken ett certifikat har sökts i enlighet med artikel 12, 13 eller 56.1, fastställa och underrätta sökanden om certifieringsgrunden,

c) för luftfartyg för vilka ett flygtillstånd har sökts i enlighet med artikel 18.2 första stycket b eller 56.1, utfärda ett godkännande av därmed förbundna flygförhållanden avseende konstruktionen,

d) fastställa och tillhandahålla de specifikationer för luftvärdighet och miljökompatibilitet som är tillämpliga på konstruktion av produkter, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans som är föremål för en deklaration i enlighet med artikel 18.1 a eller 56.5,

e) ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på typcertifikat, begränsade typcertifikat, certifikat över ändringar, inklusive kompletterande typcertifikat, godkännanden av underlag för reparation och godkännanden av data för operativ lämplighet för konstruktion av produkter i enlighet med artikel 11, 18.1 b eller 56.1,

f) ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på certifikat för konstruktion av delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans i enlighet med artiklarna 12, 13 och 56.1,

g) utfärda lämpliga miljödatablad om konstruktionen av produkter som den certifierar i enlighet med artiklarna 11 och 56.1,

h) säkerställa fortsatta luftvärdighetsfunktioner avseende konstruktionen av produkter, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans som den har certifierat och som den utövar tillsyn över, och även reagera utan onödigt dröjsmål när ett flygsäkerhets- eller luftfartsskyddsrelaterat problem uppstår samt utfärda och sprida tillämplig obligatorisk information.

2. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på

a) godkännanden av och deklarationer från de organisationer som ansvarar för konstruktion av produkter, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans, i enlighet med artiklarna 15.1, 19.1 g, 56.1 och 56.5,

▼B

b) godkännanden av och deklarationer från de organisationer som ansvarar för produktion, underhåll och fortsatt luftvärdighet för produkter, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans och från de organisationer som medverkar i utbildning av personal som är ansvarig för en godkännandeförklaring för en produkt, del, utrustning som inte är fast installerad eller utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans efter underhåll, i enlighet med artiklarna 15, 19.1 g, 56.1 och 56.5, om dessa organisationer har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför de territorier som medlemsstaterna är ansvariga för enligt Chicagokonventionen.

3. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på de deklarationer som organisationer har avgett i enlighet med artiklarna 18.1 a och 56.5 och uppgifter rörande huruvida konstruktionen för en produkt, del, utrustning som inte är fast installerad eller utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans överensstämmer med detaljerade tekniska specifikationer.

Artikel 78

Certifiering av flygande personal

1. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 när det gäller godkännanden av och deklarationer från organisationer för utbildning av piloter och kabinbesättningar samt flygmedicinska centrum som avses i artiklarna 24, 56.1 och 56.5, om dessa organisationer och centrum har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför de territorier som medlemsstaterna är ansvariga för enligt Chicagokonventionen.

2. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på certifikat och deklarationer för utbildningshjälpmedel för flygsimulering i enlighet med artiklarna 25, 56.1 och 56.5 i vart och ett av följande fall:

a) Hjälpmedlet drivs av en organisation som har en huvudsaklig verksamhetsort utanför de territorier som medlemsstaterna är ansvariga för enligt Chicagokonventionen.

b) Hjälpmedlet är beläget utanför de territorier som medlemsstaterna är ansvariga för enligt Chicagokonventionen.

Artikel 79

Certifiering av säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning

När det gäller säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning enligt artikel 35 ska byrån

a) fastställa och meddela sökanden de detaljerade specifikationerna för säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning som är föremål för certifiering i enlighet med artikel 35,

b) fastställa och tillgängliggöra de detaljerade specifikationerna för säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning som är föremål för en deklaration i enlighet med artikel 35,

▼B

c) ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på certifikat och deklarationer för säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning i enlighet med artikel 35.

Artikel 80

Flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS)

1. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på

a) certifikaten för de leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som avses i artikel 41, om dessa leverantörer har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför de territorier som medlemsstaterna är ansvariga för enligt Chicagokonventionen och de ansvarar för att tillhandahålla flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) i luftrummet ovanför det territorium där fördragen är tillämpliga,

b) certifikaten för de leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som avses i artikel 41, om dessa leverantörer tillhandahåller paneuropeiska flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS),

c) certifikaten för och de deklarationer som avgetts av de organisationer som avses i artikel 42, om dessa organisationer medverkar i konstruktion, produktion eller underhåll av system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS), inbegripet om de bidrar till genomförandet av *Single European Sky ATM Research* (Sesar), som används för tillhandahållandet av de tjänster som avses i led b,

d) de deklarationer som avgetts av leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) till vilka byrån har utfärdat ett certifikat i enlighet med leden a och b i denna punkt för system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som sätts i drift av dessa leverantörer i enlighet med artikel 45.1.

2. När det gäller system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) enligt artikel 45, inbegripet om de bidrar till genomförandet av Sesar, ska byrån, om de delegerade akter som avses i artikel 47 föreskriver det,

a) fastställa och meddela sökanden detaljerade specifikationer för system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som är föremål för certifiering i enlighet med artikel 45.2,

b) fastställa och tillgängliggöra detaljerade specifikationer för system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som omfattas av en deklaration i enlighet med artikel 45.2,

c) ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad som avses i artikel 62.2 när det gäller certifikat för och deklarationer som avgetts med avseende på system och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) i enlighet med artikel 45.2.

▼B

Artikel 81

Certifiering av organisationer som bedriver flygledarutbildning

Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 när det gäller certifikat för de organisationer för flygledarutbildning som avses i artikel 51, om dessa organisationer har sitt huvudsakliga verksamhetsställe utanför de territorier som medlemsstaterna är ansvariga för enligt Chicagokonventionen, och, i förekommande fall, deras personal.

Artikel 82

Luftfartygsoperatörer från tredjeland och internationell säkerhetstillsyn

1. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på tillstånd och deklarationer för drift av luftfartyg och för luftfartygsoperatörer i enlighet med artikel 60, om inte en medlemsstat utför operatörsstatens funktioner och uppgifter för de berörda luftfartygsoperatörerna.

2. Byrån ska ansvara för uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2 med avseende på de tillstånd för luftfartyg och piloter som avses i artikel 61.1 a.

3. Byrån ska på begäran bistå kommissionen med genomförandet av förordning (EG) nr 2111/2005 genom att utföra alla nödvändiga säkerhetsbedömningar, inklusive besök på plats, av operatörer från tredjeland och myndigheter med ansvar för tillsynen över dessa. Den ska tillhandahålla kommissionen resultaten av dessa bedömningar, med lämpliga rekommendationer.

Artikel 83

Byråns utredningar

1. Byrån ska antingen själv eller genom nationella behöriga myndigheter eller behöriga organ utföra de utredningar som krävs för att den ska kunna fullgöra sina uppgifter i samband med certifiering, tillsyn och kontroll av efterlevnad i enlighet med artikel 62.2.

2. För att genomföra de utredningar som avses i punkt 1 ska byrån ha befogenhet att

a) kräva att fysiska eller juridiska personer som den har utfärdat ett certifikat till eller som har avgett en deklaration tillhandahåller byrån alla nödvändiga upplysningar,

b) kräva att dessa personer lämnar muntliga förklaringar om sådana uppgifter, dokument, föremål, förfaranden eller annat material som är relevant för fastställandet av huruvida personen i fråga uppfyller denna förordning och i delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning,

▼B

c) i förekommande fall bereda sig tillträde till dessa personers lokaler, mark och transportmedel,

d) undersöka, kopiera eller göra utdrag ur alla relevanta handlingar, register eller data som innehas av eller är tillgängliga för dessa personer, oberoende av lagringsmedium.

Byrån ska, när så krävs för att avgöra huruvida en person till vilken den har utfärdat ett certifikat eller som har avgett en förklaring till byrån iakttar denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, även ges befogenhet att utöva de befogenheter som anges i första stycket i förhållande till någon annan juridisk eller fysisk person som rimligen kan förväntas förfoga över eller ha tillgång till information som är relevant för dessa ändamål. Befogenheterna enligt denna punkt ska utövas i enlighet med den nationella lagstiftningen i den medlemsstat eller det tredjeland där utredningen äger rum, med vederbörlig hänsyn till rättigheter och legitima intressen hos personer som berörs och med iakttagande av proportionalitetsprincipen.

När det i enlighet med tillämplig nationell rätt krävs förhandstillstånd från den rättsliga eller administrativa myndigheten i den medlemsstat eller det tredjeland som berörs för att i förekommande fall beträda lokaler, mark och transportmedel som avses i första stycket c, ska dessa befogenheter utövas först efter det att ett sådant förhandstillstånd har erhållits.

3. Byrån ska säkerställa att dess anställda och, i förekommande fall, andra experter som deltar i utredningen är tillräckligt kvalificerade, väl instruerade och vederbörligen auktoriserade. Dessa personer ska utöva sina befogenheter efter uppvisande av en skriftlig fullmakt.

4. Tjänstemän från den behöriga myndigheten i den medlemsstat inom vars territorium utredningen ska genomföras ska, på byråns begäran, bistå denna vid utförandet av utredningen. Om sådant bistånd krävs ska byrån, i god tid före utredningen, underrätta den medlemsstat inom vars territorium utredningen ska utföras om utredningen och om det bistånd som krävs.

Artikel 84

Böter och viten

1. Kommissionen får, på begäran av byrån, ålägga en fysisk eller juridisk person till vilken byrån har utfärdat ett certifikat eller som har avgett en deklaration till byrån i enlighet med denna förordning, antingen det ena eller båda av följande:

a) Böter, om personen i fråga uppsåtligen eller av oaktsamhet har överträtt någon av bestämmelserna i denna förordning eller i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning.

b) Ett vite om personen i fråga fortsätter att överträda någon av dessa bestämmelser, i syfte att förmå denna person att följa dessa bestämmelser.

▼B

2. De böter och viten som avses i punkt 1 ska vara effektiva, proportionella och avskräckande. De ska fastställas med hänsyn till hur allvarligt fallet är och i synnerhet i vilken utsträckning säkerheten eller miljöskyddet har äventyrats, vilken verksamhet överträdelsen rör och den ekonomiska kapaciteten hos den berörda juridiska eller fysiska personen.

Bötesbeloppet får inte överstiga 4 % av den berörda juridiska eller fysiska personens årsomsättning eller årsinkomst. Vitesbeloppet får inte överstiga 2,5 % av den berörda juridiska eller fysiska personens genomsnittliga dagsomsättning eller dagsinkomst.

3. Kommissionen ska endast ålägga böter och viten enligt punkt 1 när andra åtgärder som föreskrivs i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning för att hantera sådana överträdelser är otillräckliga eller oproportionerliga.

4. Med avseende på åläggandet av böter och viten i enlighet med denna artikel, ska kommissionen anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 med

a) detaljerade kriterier och en detaljerad metod för fastställandet av bötesbelopp och vitesbelopp,

b) närmare bestämmelser för utredningar, därmed sammanhängande åtgärder och rapportering samt för beslutsfattande, inklusive bestämmelser om rätten till försvar, tillgång till handlingar, rättsliga ombud, sekretess och tillfälliga bestämmelser, och

c) förfaranden för inkassering av böter och viten.

5. Domstolen ska ha obegränsad behörighet att pröva beslut som kommissionen har fattat enligt punkt 1. Den får undanröja, sänka eller höja böter eller viten som har beslutats.

6. Beslut som kommissionen har fattat enligt punkt 1 får inte vara av straffrättslig karaktär.

Artikel 85

Övervakning av medlemsstaterna

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

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

▼B

2. För att utföra de inspektioner och andra övervakningsåtgärder som avses i punkt 1 ska byrån ha befogenhet att

a) kräva att alla nationella behöriga myndigheter och alla fysiska och juridiska personer som omfattas av denna förordning tillhandahåller byrån alla nödvändiga upplysningar,

b) kräva att dessa myndigheter och personer lämnar muntliga förklaringar om sådana uppgifter, dokument, föremål, förfaranden eller annat material som är relevant för fastställandet av huruvida en medlemsstat följer denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning,

c) i förekommande fall bereda sig tillträde till dessa myndigheters och personers lokaler, mark och transportmedel,

d) undersöka, kopiera eller göra utdrag ur alla relevanta handlingar, uppgifter eller data som innehas av eller är tillgängliga för dessa myndigheter och personer, oavsett i vilken form uppgifterna i fråga lagras.

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

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

3. Byrån ska säkerställa att dess anställda och, i förekommande fall, andra sakkunniga som deltar i inspektionen eller annan övervakningsverksamhet är tillräckligt kvalificerade och väl instruerade. Om inspektion genomförs ska dessa personer utöva sina befogenheter efter uppvisande av en skriftlig fullmakt.

I god tid före inspektionen ska byrån underrätta den berörda medlemsstaten om ämnet för och ändamålet med verksamheten, vilket datum den ska inledas och identiteten hos byråns anställda och eventuella andra experter som utför denna verksamhet.

4. Den berörda medlemsstaten ska underlätta inspektionen eller annan övervakningsverksamhet. Den ska säkerställa att berörda myndigheter och personer samarbetar med byrån.

Om en juridisk eller fysisk person inte samarbetar med byrån, ska de behöriga myndigheterna i den berörda medlemsstaten ge byrån det bistånd den behöver för att kunna utföra inspektion eller annan övervakningsverksamhet.

▼B

5. Om en inspektion eller annan övervakningsverksamhet som utförs i enlighet med denna artikel omfattar inspektion eller annan övervakningsverksamhet som rör en juridisk eller fysisk person som omfattas av denna förordning, ska artikel 83.2, 83.3 och 83.4 tillämpas.

6. På begäran av medlemsstaten ska rapporter som utarbetats av byrån enligt punkt 1 ställas till dess förfogande på det officiella unionsspråket eller de officiella unionsspråken i den medlemsstat där inspektionen ägde rum.

7. Byrån ska offentliggöra sammanfattande information om varje enskild medlemsstats tillämpning av denna förordning och av de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning. Den ska ta med denna information i den årliga säkerhetsöversyn som avses i artikel 72.7.

8. Byrån ska bidra till bedömningen av effekterna av genomförandet av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning, utan att det påverkar kommissionens bedömning enligt artikel 124, med beaktande av de mål som anges i artikel 1.

9. Kommissionen ska anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om byråns arbetsmetoder för utförande av de uppgifter som anges i denna artikel. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

Artikel 86

Forskning och innovation

1. Byrån ska bistå kommissionen och medlemsstaterna med att identifiera centrala forskningsteman inom området civil luftfart för att bidra till att säkerställa enhetlighet och samordning mellan offentligt finansierad forskning och utveckling och politikområden som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning.

2. Byrån ska bistå kommissionen vid utformning och genomförande av unionens relevanta ramprogram för forskning och innovation och av de årliga och fleråriga arbetsprogrammen, inbegripet vid genomförande av utvärderingsförfaranden, granskning av finansierade projekt och utnyttjande av resultaten av forsknings- och innovationsprojekt.

Byrån ska genomföra de delar av ramprogrammet för forskning och innovation som rör civil luftfart om kommissionen har delegerat relevanta befogenheter till den.

3. Byrån får bedriva och finansiera forskning i den utsträckning som denna strikt hänför sig till förbättring av verksamhet inom byråns behörighetsområde. Byråns behov och verksamhet på forskningsområdet ska tas med i byråns årliga arbetsprogram.

4. Resultaten av forskning som finansieras av byrån ska offentliggöras, såvida inte de tillämpliga reglerna om immateriella rättigheter eller byråns säkerhetsbestämmelser i artikel 123 hindrar offentliggörandet.

▼B

5. Utöver de uppgifter som anges i punkterna 1–4 i denna artikel och i artikel 75 får byrån även bedriva särskild forskningsverksamhet, förutsatt att verksamheten är förenlig med byråns uppdrag och syftena med denna förordning.

Artikel 87

Miljöskydd

1. De åtgärder som byrån vidtar vad gäller utsläpp och buller, vid certifiering av produkters konstruktion i enlighet med artikel 11, ska syfta till att förhindra betydande skadliga effekter på klimat, miljö och människors hälsa orsakade av de civila luftfartsprodukterna i fråga, med vederbörlig hänsyn till de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, miljöfördelar, teknisk genomförbarhet och ekonomiska konsekvenser.

2. Kommissionen, byrån, andra unionsinstitutioner, organ, kontor och byråer samt medlemsstaterna ska, inom sina respektive befogenhetsområden, samarbeta om miljöfrågor, inbegripet dem som behandlas i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG ([1]) och förordning (EG) nr 1907/2006 och i syfte att säkerställa att det ömsesidiga beroendet mellan klimat- och miljöskydd, människors hälsa och andra, tekniska, områden inom civil luftfart beaktas, med vederbörlig hänsyn till de internationella standarderna och rekommenderade metoderna, miljöfördelar, teknisk genomförbarhet och ekonomiska konsekvenser.

3. När byrån har relevant sakkunskap ska den bistå kommissionen vid fastställande och samordning av miljöskyddsstrategier och miljöskyddsåtgärder inom den civila luftfarten, särskilt genom studier, simuleringar och teknisk rådgivning, samtidigt som hänsyn tas till det ömsesidiga beroendet mellan miljö- och klimatskydd, människors hälsa och andra, tekniska, områden inom civil luftfart.

4. För att informera berörda parter och allmänheten ska byrån åtminstone vart tredje år offentliggöra en miljöutredning, som ska ge en objektiv bild av situationen för miljöskyddet med avseende på den civila luftfarten i unionen.

När byrån utarbetar denna utredning ska den i första hand förlita sig på uppgifter som redan är tillgängliga för unionens institutioner och organ samt på offentligt tillgängliga uppgifter.

Byrån ska samarbeta med medlemsstaterna och samråda med berörda parter och organisationer vid utvecklingen av denna utredning.

Utredningen ska också innehålla rekommendationer som syftar till att förbättra miljöskyddsnivån på området civil luftfart i unionen.

([1]) Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/87/EG av den 13 oktober 2003 om ett system för handel med utsläppsrätter för växthusgaser inom unionen och om ändring av rådets direktiv 96/61/EG (EUT L 275, 25.10.2003, s. 32).

▼B

Artikel 88

Ömsesidigt beroende mellan flygsäkerhet och luftfartsskydd inom civil luftfart

1. Kommissionen, byrån och medlemsstaterna ska samarbeta i säkerhetsfrågor med anknytning till civil luftfart, inbegripet it-säkerhet, där det finns ett ömsesidigt beroende mellan flygsäkerhet och luftfartsskydd inom civil luftfart.

2. Där det finns ett ömsesidigt beroende mellan flygsäkerhet och luftfartsskydd inom civil luftfart ska byrån på begäran ge kommissionen tekniskt stöd, om byrån har relevant säkerhetsexpertis, i samband med tillämpningen av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 ([1]) och andra relevanta bestämmelser i unionslagstiftningen.

3. För att bidra till att skydda den civila luftfarten mot olagliga ingrepp, där det finns ömsesidigt beroende mellan flygsäkerhet och luftfartsskydd inom civil luftfart, ska byrån, där så krävs, utan onödigt dröjsmål reagera på ett akut problem som är av gemensamt intresse för medlemsstaterna och som omfattas av denna förordnings tillämpningsområde genom att

a) vidta åtgärder enligt artikel 77.1 h i för att hantera sårbarheter inom luftfartygskonstruktion,

b) rekommendera korrigerande åtgärder som ska vidtas av nationella behöriga myndigheter eller fysiska och juridiska personer som omfattas av denna förordning och/eller sprida relevant information till dessa myndigheter och personer, om problemet påverkar luftfartygsverksamheten, däribland riskerna för civil luftfart i konfliktområden.

Innan byrån vidtar de åtgärder som avses i första stycket a och b ska den inhämta kommissionens samtycke och samråda med medlemsstaterna. Byrån ska, där så är möjligt, basera dessa åtgärder på gemensamma riskbedömningar för EU och beakta behovet av snabba insatser i nödsituationer.

Artikel 89

Ömsesidigt beroende mellan civil flygsäkerhet och socioekonomiska faktorer

1. Kommissionen, byrån, andra unionsinstitutioner, organ, kontor och byråer samt medlemsstaterna ska, för att ta itu med de socioekonomiska riskerna för luftfarten, samarbeta inom sina respektive befogenhetsområden i syfte att säkerställa att hänsyn tas till det ömsesidiga beroendet mellan civil flygsäkerhet och därmed sammanhängande socioekonomiska faktorer, däribland inom ramen för regleringsförfaranden, tillsyn och genomförande beträffande rättvisekultur i enlighet med definitionen i artikel 2 i förordning (EU) nr 376/2014.

2. Byrån ska samråda med berörda parter när den tar itu med detta ömsesidiga beroende.

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

▼B

3. Vart tredje år ska byrån offentliggöra en översyn som ska ge en objektiv bild av de åtgärder som vidtagits, framför allt de åtgärder som handlar om det ömsesidiga beroendet mellan civil flygsäkerhet och socioekonomiska faktorer.

Artikel 90

Internationellt samarbete

1. Byrån ska på begäran hjälpa kommissionen att sköta förbindelserna med tredjeländer och internationella organisationer i frågor som omfattas av denna förordning. Sådant bistånd ska i synnerhet bidra till en harmonisering av bestämmelserna, ett ömsesidigt erkännande av certifikat i det europeiska näringslivets intresse och främjande av europeiska säkerhetsnormer för luftfart.

2. Byrån får samarbeta med de behöriga myndigheterna i tredjeländer och med internationella organisationer som är behöriga i frågor som omfattas av denna förordning. För detta ändamål får byrån, efter föregående samråd med kommissionen, upprätta samarbetsavtal med dessa myndigheter och internationella organisationer. Samarbetsavtalen får inte medföra några rättsliga förpliktelser för unionen och dess medlemsstater.

3. Byrån ska hjälpa medlemsstaterna att utöva sina rättigheter och fullgöra sina skyldigheter enligt internationella avtal som rör frågor som omfattas av denna förordning, särskilt sina rättigheter och skyldigheter enligt Chicagokonventionen.

Byrån får agera som en regional tillsynsorganisation för säkerhet inom ramen för Icao.

4. Byrån ska i samarbete med kommissionen och medlemsstaterna inkludera och vid behov uppdatera följande information i den databas som avses i artikel 74:

a) Information om överensstämmelsen mellan å ena sidan denna förordning, de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning och de åtgärder som vidtagits av byrån enligt denna förordning och å andra sidan de internationella standarderna och rekommenderade metoderna.

b) Övriga upplysningar som avser genomförandet av denna förordning, som är gemensamma för samtliga medlemsstater och som är relevant för Icaos övervakning av medlemsstaternas efterlevnad av Chicagokonventionen och internationella standarder och rekommenderade metoder.

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

5. Utan att det påverkar tillämpningen av relevanta bestämmelser i fördraget ska kommissionen, byrån och de nationella behöriga myndigheter som deltar i Icaos verksamhet samarbeta, genom ett nätverk av experter, i tekniska frågor som omfattas av tillämpningsområdet för denna förordning och som rör det arbete som utförs av Icao. Byrån ska förse nätverket med nödvändigt administrativt stöd, inklusive stöd till förberedelser inför och anordnande av dess sammanträden.

▼B

6. Utöver de uppgifter som anges i punkterna 1–5 i denna artikel och i artikel 75 får byrån även delta i särskilt tekniskt samarbete och forsknings- och biståndsprojekt med tredjeländer och internationella organisationer, förutsatt att verksamheten är förenlig med byråns uppgifter och de mål som anges i artikel 1.

Artikel 91

Krishantering inom luftfart

1. Byrån ska, inom sitt behörighetsområde i samordning med andra lämpliga berörda parter bidra till att åtgärder vidtas snabbt vid luftfartskriser och till att följderna av dessa kriser begränsas.

2. Byrån ska delta i den europeiska samordningscellen för luftfartskriser (EACCC) som inrättats i enlighet med artikel 18 i kommissionens förordning (EU) nr 677/2011 ([1]).

Artikel 92

Utbildning på luftfartsområdet

1. För att främja bästa praxis och enhetlighet vid tillämpningen av denna förordning och de delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning får byrån, på begäran av en tillhandahållare av utbildning på luftfartsområdet, bedöma huruvida denne tillhandahållare och dess utbildningskurser följer de krav som byrån har fastställt och offentliggjort i sitt officiella kungörelseorgan. Efter att det slagits fast att så är fallet får tillhandahållaren anordna utbildningskurser som har godkänts av byrån.

2. Byrån får anordna utbildning som främst riktar sig till dess anställda och anställda vid nationella behöriga myndigheter, men även till behöriga myndigheter i tredjeländer, internationella organisationer, fysiska och juridiska personer som omfattas av denna förordning och andra berörda parter, antingen genom sina egna utbildningsresurser eller vid behov med hjälp av externa utbildningsanordnare.

▼M3

Artikel 93

Genomförande av det gemensamma europeiska luftrummet

Byrån ska, när den har den relevanta sakkunskapen och på begäran, ge tekniskt stöd till kommissionen vid genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att

a) utföra tekniska inspektioner, tekniska utredningar samt studier,

b) i frågor som omfattas av denna förordning i samarbete med den nämnd för prestationsgranskning som avses i artikel 13 i förordning (EU) 2024/2803 bidra till genomförandet av ett prestationssystem för flygtrafiktjänster och nätfunktioner,

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

▼M3

c) bidra till genomförandet av den europeiska generalplanen för systemet för flygledningstjänsten, inbegripet utveckling och utbyggnad av Sesar-projektet.

▼B

AVSNITT II

Intern struktur

Artikel 94

Rättslig ställning, säte och lokalkontor

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

2. Byrån ska i alla medlemsstater ha den mest omfattande rättskapacitet som en juridisk person kan ha enligt nationell lagstiftning. Den får särskilt kunna förvärva eller avyttra fast och lös egendom samt föra talan inför domstolar och andra myndigheter.

3. Byrån ska ha sitt säte i Köln i Förbundsrepubliken Tyskland.

4. Byrån får inrätta lokala kontor i medlemsstaterna eller samlokalisera personal vid unionens delegationer i tredjeländer, i enlighet med artikel 104.4.

5. Byrån ska lagligen företrädas av den verkställande direktören.

Artikel 95

Personal

1. Tjänsteföreskrifterna för tjänstemän i Europeiska unionen och anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen ([1]) samt de bestämmelser som antagits gemensamt av unionens institutioner för tillämpningen av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren ska gälla för byråns personal.

2. Byrån får använda sig av utstationerade nationella experter och annan personal som inte är anställd av byrån. Styrelsen ska anta ett beslut om bestämmelser för utstationering av nationella experter till byrån.

Artikel 96

Immunitet och privilegier

Byrån och dess personal ska omfattas av protokoll nr 7 om Europeiska unionens immunitet och privilegier, fogat till EU-fördraget och EUF-fördraget.

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

▼B

Artikel 97

Ansvar

1. Byråns avtalsrättsliga ansvar ska regleras av den lagstiftning som är tillämplig på avtalet i fråga.

2. Domstolen ska vara behörig att träffa avgöranden med stöd av en skiljedomsklausul i ett avtal som byrån ingått.

3. När det gäller utomobligatoriskt ansvar ska byrån, i enlighet med allmänna principer i medlemsstaternas lagstiftning, ersätta skador som orsakats av den eller dess personal när de genomför sina arbetsuppgifter.

4. Domstolen ska vara behörig i tvister om ersättning för sådana skador som avses i punkt 3.

5. Personalens personliga ansvar gentemot byrån ska regleras av bestämmelserna i de tjänsteföreskrifter eller anställningsvillkor som gäller för dem.

Artikel 98

Styrelsens uppgifter

1. Byrån ska ha en styrelse.

2. Styrelsen ska ha följande uppgifter:

a) Utse den verkställande direktören och i förekommande fall förlänga dennes mandatperiod eller säga upp denne från ämbetet i enlighet med artikel 103.

b) Anta en konsoliderad årlig verksamhetsrapport om byråns verksamhet och senast den 1 juli varje år översända den till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten. Offentliggöra den konsoliderade årliga verksamhetsrapporten.

c) Varje år anta byråns programplaneringsdokument med två tredjedelars majoritet bland röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 117.

d) Anta byråns årsbudget med två tredjedelars majoritet bland röstberättigade ledamöter, i enlighet med artikel 120.11.

e) Fastställa förfaranden för de beslut som ska fattas av den verkställande direktören enligt artiklarna 115 och 116.

f) Utföra sina arbetsuppgifter beträffande byråns budget enligt artiklarna 120, 121 och 125.

g) Utse ledamöterna i överklagandenämnden i enlighet med artikel 106.

h) Ansvara för disciplinåtgärder beträffande verkställande direktören.

i) Yttra sig om reglerna om avgifter i artikel 126.

j) Anta sin arbetsordning.

k) Besluta om den språkordning som ska gälla för byrån.

▼B

l) Fatta beslut om byråns interna strukturer på direktörsnivå och, vid behov, ändringar av dessa.

m) I enlighet med punkt 6, med avseende på byråns personal, utöva de befogenheter som i tjänsteföreskrifterna tilldelas tillsättningsmyndigheten och i anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen tilldelas den myndighet som är behörig att sluta anställningsavtal (nedan kallade *tillsättningsmyndighetsbefogenheter*).

n) Anta lämpliga genomförandebestämmelser för att ge verkan åt tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen i enlighet med artikel 110 i tjänsteföreskrifterna.

o) Anta bestämmelser för förebyggande och hantering av intressekonflikter med avseende på sina ledamöter och överklagandenämndens ledamöter.

p) Säkerställa lämplig uppföljning av resultat och rekommendationer som härrör från de interna eller externa revisionsrapporterna och utvärderingarna samt från utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ([1]).

q) Anta de finansiella bestämmelserna för byrån i enlighet med artikel 125.

r) Utse en räkenskapsförare som ska omfattas av tjänsteföreskrifterna och anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen och som ska vara helt oberoende vid utförandet av sina arbetsuppgifter.

s) Anta en strategi för bedrägeribekämpning, som står i proportion till risken för bedrägerier, med hänsyn till kostnaderna för och fördelarna med de åtgärder som ska genomföras.

t) Yttra sig om utkastet till det europeiska programmet för flygsäkerhet i enlighet med artikel 5.

u) Anta den europeiska planen för flygsäkerhet i enlighet med artikel 6.

v) Fatta vederbörligen motiverade beslut om upphävande av immunitet i enlighet med artikel 17 i protokoll nr 7 om Europeiska unionens immunitet och privilegier, fogat till EU-fördraget och EUF-fördraget.

w) Inrätta förfaranden för lämpligt samarbete mellan byrån och nationella rättsliga myndigheter, utan att det påverkar tillämpningen av förordningarna (EU) nr 996/2010 och (EU) nr 376/2014.

3. Styrelsen får ge råd till den verkställande direktören i alla frågor som rör områden som omfattas av denna förordning.

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

▼B

4. Styrelsen ska inrätta ett rådgivande organ som företräder hela skalan av berörda parter som påverkas av det arbete som utförs av byrån, med vilken den ska samråda innan den fattar beslut inom de områden som avses i punkt 2 c, e, f och i. Styrelsen får också besluta att samråda med det rådgivande organet i andra frågor som avses i punkterna 2 och 3. Styrelsen ska under inga omständigheter vara bunden av det rådgivande organets ståndpunkt.

5. Styrelsen får inrätta arbetsorgan som ska biträda den vid utförandet av dess uppgifter och i arbetet med att förbereda styrelsens beslut och övervaka att dessa genomförs.

6. Styrelsen ska, i enlighet med artikel 110 i tjänsteföreskrifterna, anta ett beslut grundat på artikel 2.1 i tjänsteföreskrifterna och artikel 6 i anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen om att till den verkställande direktören delegera relevanta tillsättningsmyndighetsbefogenheter och fastställa på vilka villkor denna delegering av befogenheter kan upphävas. Den verkställande direktören får vidaredelegera dessa befogenheter.

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

Artikel 99

Styrelsens sammansättning

1. Styrelsen ska bestå av företrädare för medlemsstater och för kommissionen, alla med rösträtt. Varje medlemsstat ska utse en ledamot av styrelsen och två suppleanter. En suppleant ska endast företräda ledamoten i dennes frånvaro. Kommissionen ska utse två företrädare och suppleanter för dem. Ledamöternas och suppleanternas mandatperiod ska vara fyra år. Denna period får förlängas.

2. Styrelseledamöterna och deras suppleanter ska utses på grund av sina kunskaper, sin välkända erfarenhet och sitt engagemang när det gäller civil luftfart, med hänsyn tagen till relevant ledarförmåga och administrativ och budgetrelaterad sakkunskap, vilka ska utnyttjas för att främja syftena med denna förordning. Ledamöterna ska ha det övergripande policyansvaret åtminstone för civil flygsäkerhet i sina respektive medlemsstater.

3. Alla parter som är företrädda i styrelsen ska bemöda sig om att begränsa omsättningen av sina företrädare i styrelsen i syfte att säkerställa kontinuiteten i styrelsens arbete. Alla parter bör sträva efter att uppnå en jämn könsfördelning i styrelsen.

4. I förekommande fall ska deltagandet av företrädare för europeiska tredjeländer i styrelsen med observatörsstatus samt villkoren för detta deltagande fastställas genom de avtal som avses i artikel 129.

▼B

5. Det rådgivande organ som avses i artikel 98.4 ska utse fyra av sina ledamöter till observatörer i styrelsen. De ska så brett som möjligt representera de olika åsikter som är representerade i det rådgivande organet. Den inledande mandatperioden ska vara 48 månader och ska kunna förlängas.

Artikel 100

Styrelsens ordförande

1. Styrelsen ska välja en ordförande och en vice ordförande bland sina röstberättigade ledamöter. Vice ordföranden ska *ex officio* ersätta ordföranden om denne får förhinder.

2. Mandatperioden för ordföranden och vice ordföranden ska vara fyra år och ska kunna förlängas en gång med ytterligare fyra år. Om deras uppdrag som styrelseledamot upphör någon gång under deras mandatperiod ska deras mandatperiod upphöra automatiskt vid denna tidpunkt.

Artikel 101

Styrelsens sammanträden

1. Styrelsens sammanträden ska sammankallas av dess ordförande.

2. Styrelsen ska hålla minst två ordinarie sammanträden per år. Dessutom ska den sammanträda om ordföranden, kommissionen eller minst en tredjedel av styrelsens ledamöter begär det.

3. Byråns verkställande direktör ska delta i överläggningarna, utan rösträtt.

4. Styrelseledamöterna får, i enlighet med styrelsens arbetsordning, biträdas av sina rådgivare eller experter.

5. Styrelsen får bjuda in alla personer vars synpunkter skulle kunna vara av intresse att delta i sammanträdena med observatörsstatus.

6. Byrån ska bistå styrelsen med ett sekretariat.

Artikel 102

Omröstningsregler för styrelsen

1. Styrelsen ska fatta beslut med en majoritet av de röstberättigade styrelseledamöterna, utan att det påverkar tillämpningen av artikel 98.2 c och d och artikel 103.7. På begäran av en ledamot i styrelsen ska det beslut som avses i artikel 98.2 k fattas med enhällighet.

2. Varje ledamot som utsetts i enlighet med artikel 99.1 ska ha en röst. Om en ledamot är frånvarande, ska hans eller hennes suppleant ha rätt att utöva ledamotens rösträtt. Varken observatörerna eller byråns verkställande direktör ska ha rösträtt.

▼B

3. Röstningsförfarandena ska fastställas mer i detalj i styrelsens arbetsordning, särskilt villkoren för hur en ledamot får agera på en annan ledamots vägnar och eventuella krav på beslutsförhet när så är lämpligt.

4. Beslut om budget- och personalfrågor, framför allt frågor som avses i artikel 98.2 d, f, h, m, n, o och q, kräver för antagande att kommissionen avger en positiv röst.

Artikel 103

Verkställande direktör

1. Den verkställande direktören ska vara tillfälligt anställd vid byrån i enlighet med artikel 2 a i anställningsvillkoren för övriga anställda i Europeiska unionen.

2. Den verkställande direktören ska utses av styrelsen på grundval av meriter, dokumenterad kompetens och erfarenheter som är relevanta för civil luftfart från en förteckning över kandidater som föreslås av kommissionen på grundval av ett öppet och transparent urvalsförfarande.

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

Den kandidat som styrelsen väljer ska före utnämningen uppmanas att göra ett uttalande inför behörigt utskott i Europaparlamentet och besvara frågor från utskottsledamöterna.

3. Den verkställande direktörens mandatperiod ska vara fem år. Vid periodens utgång ska kommissionen göra en utvärdering som ska ta hänsyn till en utvärdering av den verkställande direktörens arbetsinsats och byråns framtida uppgifter och utmaningar. Efter halva mandatperioden får den verkställande direktören uppmanas att göra ett uttalande inför behörigt utskott i Europaparlamentet och att besvara frågor från utskottsledamöterna angående den verkställande direktörens prestation.

4. Styrelsen får på förslag av kommissionen, med beaktande av den utvärderingsrapport som avses i punkt 3, förlänga den verkställande direktörens mandatperiod en gång med högst fem år. Innan styrelsen förlänger den verkställande direktörens mandatperiod ska den underrätta Europaparlamentet att den avser förlänga den verkställande direktörens mandatperiod. Inom en månad före en sådan förlängning av mandatperioden får den verkställande direktören uppmanas att göra ett uttalande inför Europaparlamentets behöriga utskott och besvara frågor från utskottsledamöterna.

5. En verkställande direktör vars mandat har förlängts får inte delta i ett annat urvalsförfarande för samma befattning vid slutet av den sammantagna mandatperioden.

6. Den verkställande direktören får avsättas från sin post endast efter styrelsebeslut på förslag av kommissionen.

▼B

7. Styrelsen ska fatta beslut om att utse, förlänga mandatperioden för eller avsätta den verkställande direktören med två tredjedelars majoritet av de röstberättigade ledamöterna.

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

Artikel 104

Den verkställande direktörens ansvar

1. Den verkställande direktören ska förvalta byrån. Den verkställande direktören ska vara ansvarig inför styrelsen. Utan att det påverkar kommissionens eller styrelsens befogenheter ska den verkställande direktören vara oberoende i sin tjänsteutövning och får varken begära eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat organ.

2. Den verkställande direktören ska på uppmaning rapportera till Europaparlamentet om utförandet av sina uppgifter. Rådet får uppmana den verkställande direktören att rapportera om resultatet av de uppgifterna.

3. Den verkställande direktören ska ansvara för genomförandet av de uppgifter som byrån tilldelas genom denna förordning eller andra unionsrättsakter. Den verkställande direktören ska särskilt ansvara för följande:

a) Godkänna sådana åtgärder från byråns sida som avses i artikel 76 inom de begränsningar som fastställs i denna förordning och i de delegerade akter och genomförandeakter som antas på grundval av denna.

b) Besluta om utredningar, inspektioner och annan övervakning som avses i artiklarna 83 och 85.

c) Besluta om tilldelning av uppgifter till behöriga organ i enlighet med artikel 69.1 och om nationella behöriga myndigheters eller behöriga organs genomförande av utredningar för byråns räkning i enlighet med artikel 83.1.

d) Vidta nödvändiga åtgärder rörande byråns verksamhet som avser internationellt samarbete i enlighet med artikel 90.

e) Vidta alla nödvändiga åtgärder för att se till att byrån fungerar väl i enlighet med denna förordning, bland annat genom att anta föreskrifter för den interna administrationen och offentliggöra meddelanden.

f) Genomföra beslut som antagits av styrelsen.

g) Utarbeta den konsoliderade årliga rapporten om byråns verksamhet samt översända den till styrelsen för antagande.

▼B

h) Utarbeta ett utkast till beräkning av byråns intäkter och utgifter i enlighet med artikel 120 samt genomföra dess budget i enlighet med artikel 121.

i) Delegera den verkställande direktörens befogenheter till andra anställda vid byrån. Kommissionen ska anta genomförandeakter med bestämmelser om sådan delegering. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det rådgivande förfarande som avses i artikel 127.2.

j) Förbereda det programplaneringsdokument som avses i artikel 117.1 och lägga fram det för styrelsen för antagande, efter att ha inhämtat kommissionens yttrande.

k) Genomföra det programplaneringsdokument som avses i artikel 117.1, och rapportera till styrelsen om dess genomförande.

l) Utarbeta en åtgärdsplan som uppföljning av slutsatserna från interna eller externa revisionsrapporter och utvärderingar, liksom utredningar utförda av Olaf, samt överlämna en lägesrapport till kommissionen två gånger om året och regelbundet till styrelsen.

m) Skydda unionens finansiella intressen genom att vidta förebyggande åtgärder mot bedrägeri, korruption och annan olaglig verksamhet med hjälp av effektiva kontroller och, om oriktigheter upptäcks, genom att belopp som felaktigt betalats ut återkrävs samt, när så krävs, genom att tillämpa effektiva, proportionerliga och avskräckande åtgärder och ekonomiska påföljder.

n) Ta fram en strategi för bedrägeribekämpning för byrån och lägga fram den för styrelsen för godkännande.

o) Utarbeta ett utkast till finansiella bestämmelser som ska tillämpas på byrån.

p) Förbereda den europeiska planen för flygsäkerhet och dess senare uppdateringar, och överlämna dem till styrelsen för antagande.

q) Rapportera till styrelsen om genomförandet av den europeiska planen för flygsäkerhet.

r) Bemöta begäranden om bistånd från kommissionen som framställs i enlighet med denna förordning.

s) Godta omfördelning av ansvar till byrån i enlighet med artiklarna 64 och 65.

t) Byråns löpande administration.

u) Fatta alla beslut om byråns interna strukturer och, vid behov, ändringar av dessa, förutom vad gäller strukturerna på direktörsnivå vilka ska godkännas av styrelsen.

▼B

v) Anta bestämmelser för förebyggande och hantering av intressekonflikter med avseende på arbets- och expertgruppers deltagare samt annan personal som inte omfattas av tjänsteföreskrifterna, inbegripet bestämmelser avseende intresseförklaringar och, när så är lämpligt, yrkesverksamhet efter anställningssituationen.

4. Den verkställande direktören ska också ansvara för att besluta huruvida det är nödvändigt för utförandet av byråns uppgifter på ett effektivt och ändamålsenligt sätt att inrätta ett eller flera lokalkontor i en eller flera medlemsstater eller att samlokalisera personal vid unionens delegationer i tredjeländer enligt lämpliga avtal med Europeiska utrikestjänsten. Ett sådant beslut kräver förhandsgodkännande från kommissionen, styrelsen och, i tillämpliga fall, den medlemsstat där det lokala kontoret ska inrättas. I beslutet ska omfattningen av den verksamhet som ska bedrivas vid det lokala kontoret eller av den samlokaliserade personalen anges på ett sätt som undviker onödiga kostnader och dubbelarbete i byråns administrativa uppgifter.

Artikel 105

Överklagandenämndens befogenheter

1. En överklagandenämnd ska inrättas som en del av byråns administrativa struktur. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i syfte att fastställa överklagandenämndens organisation och sammansättning.

2. Överklagandenämnden ska pröva överklaganden av sådana beslut som avses i artikel 108. Överklagandenämnden ska sammankallas vid behov.

Artikel 106

Överklagandenämndens ledamöter

1. Ledamöterna och deras suppleanter ska utses av styrelsen med utgångspunkt i en förteckning över kvalificerade sökande vilken upprättats av kommissionen.

2. Mandatperioden för ledamöterna i överklagandenämnden, inklusive ordförande och suppleanter, ska vara fem år och kunna förlängas med ytterligare fem år.

3. Överklagandenämndens ledamöter ska vara oavhängiga. I sitt beslutsfattande får de varken be om eller ta emot instruktioner från någon regering eller något annat organ.

4. Överklagandenämndens ledamöter får inte utföra några andra uppgifter inom byrån. Överklagandenämndens ledamöter får utföra sitt uppdrag på deltid.

5. Överklagandenämndens ledamöter får under mandatperioden inte avsättas från sina tjänster eller strykas ur förteckningen över kvalificerade sökande, såvida det inte finns allvarliga skäl för en sådan avsättning eller strykning, och kommissionen, efter att ha mottagit ett yttrande från styrelsen, har fattat ett beslut i detta avseende.

▼B

6. Kommissionen ges befogenhet att anta delegerade akter i enlighet med artikel 128 i syfte att fastställa kompetenskraven för ledamöterna i överklagandenämnden, deras status och avtalsförbindelse med byrån, de enskilda ledamöternas befogenheter under handläggningen av ett överklagande samt regler och förfaranden för omröstning.

Artikel 107

Jäv

1. Överklagandenämndens ledamöter får inte delta i ett överklagandeförfarande om de har något personligt intresse i ärendet, om de tidigare har representerat någon av parterna i förfarandet eller om de varit med om att anta det beslut som överklagas.

2. Om någon ledamot av överklagandenämnden anser att han eller hon, av något av de skäl som förtecknas i punkt 1 eller av andra skäl, inte bör delta i ett överklagandeförfarande ska han eller hon meddela överklagandenämnden detta.

3. En part i ett överklagandeförfarande får invända mot en ledamot i överklagandenämnden på någon av de grunder som anges i punkt 1, eller om ledamoten misstänks vara partisk. En sådan invändning ska inte godtas om parten har inlett förfarandet med vetskap om att det fanns skäl att invända. En invändning får inte grundas på ledamöternas nationalitet.

4. Överklagandenämnden ska besluta om vilken åtgärd som ska vidtas i de fall som avses i punkterna 2 och 3, varvid den berörda ledamoten inte får vara närvarande. När beslutet fattas ska den berörda ledamoten ersättas i överklagandenämnden av sin suppleant.

Artikel 108

Beslut som får överklagas

1. Byråns beslut enligt artikel 64, 65, 76.6, 77–83, 85 eller 126 får överklagas.

2. Ett överklagande i enlighet med punkt 1 ska inte ha suspensiv verkan. Den verkställande direktören får, om han eller hon anser att omständigheterna så tillåter, skjuta upp tillämpningen av det överklagade beslutet.

3. Ett beslut som inte innebär att förfarandet avgörs för en av parterna får endast överklagas i samband med att det slutliga beslutet överklagas, om det inte i beslutet föreskrivs att det får överklagas särskilt.

Artikel 109

Personer med rätt att överklaga

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

▼B

Artikel 110

Tidsfrist och formkrav

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

Artikel 111

Omprövning

1. Före prövningen av överklagandet ska överklagandenämnden ge byrån möjlighet att ompröva sitt beslut. Om den verkställande direktören anser att överklagandet är välgrundat ska han eller hon ändra beslutet inom två månader från överklagandenämndens delgivning. Detta gäller inte om det finns en motpart till klaganden i överklagandeförfarandet.

2. Om beslutet inte ändras ska byrån omedelbart besluta om huruvida tillämpningen av beslutet ska skjutas upp i enlighet med artikel 108.2.

Artikel 112

Prövning av överklaganden

1. Överklagandenämnden ska bedöma huruvida överklagandet kan tas upp till prövning och är välgrundat.

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

Artikel 113

Beslut i överklagandeförfarandet

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

Artikel 114

Talan vid domstolen

1. Talan får väckas vid domstolen om ogiltigförklaring av byråns akter som är avsedda att ha rättsverkan i förhållande till tredje man, om passivitet samt, i enlighet med artikel 97, om utomobligatoriskt och, enligt en skiljedomsklausul, avtalsrättsligt ansvar för skador som orsakats av byråns akter.

▼B

2. Talan om ogiltigförklaring av beslut som fattats av byrån i enlighet med artikel 64, 65, 76.6, 77–83, 85 eller 126 får väckas vid domstolen först efter det att möjligheterna att överklaga inom byrån uttömts.

3. Unionsinstitutioner och medlemsstaterna får väcka talan mot byråns beslut direkt vid domstolen, utan att behöva uttömma möjligheterna att överklaga inom byrån.

4. Byrån ska vidta de åtgärder som krävs för att följa domstolens avgörande.

AVSNITT III

Arbetssätt

Artikel 115

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

1. Styrelsen ska fastställa öppna förfaranden för utfärdande av yttranden, certifieringsspecifikationer och andra detaljerade specifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som avses i artikel 76.1 och 76.3. Dessa förfaranden ska

a) bygga på expertis från de civila luftfartsmyndigheterna och, i förekommande fall, de militära luftfartsmyndigheterna i medlemsstaterna,

b) vid behov involvera experter från relevanta berörda parter eller bygga på expertis hos de relevanta europeiska standardiseringsorganen eller andra specialiserade organ,

c) säkerställa att byrån offentliggör dokument och genomför omfattande samråd med berörda parter enligt en tidsplan och enligt ett förfarande som bland annat omfattar en skyldighet för byrån att yttra sig skriftligt i samrådsförfarandet.

2. När byrån, i enlighet med artikel 76.1 och 76.3, utarbetar yttranden, certifieringsspecifikationer och andra detaljerade specifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material ska den fastställa ett förfarande för föregående samråd med medlemsstaterna. För detta ändamål får den inrätta en arbetsgrupp till vilken varje medlemsstat har rätt att utse en expert. När samråd som avser militära aspekter krävs ska byrån, utöver med medlemsstaterna, samråda med Europeiska försvarsbyrån och med andra behöriga militära experter som utsetts av medlemsstaterna. När samråd som avser de eventuella sociala konsekvenserna av sådana åtgärder från byråns sida krävs ska byrån engagera arbetsmarknadens parter på unionsnivå samt andra berörda aktörer.

3. Byrån ska offentliggöra de yttranden, certifieringsspecifikationer och andra detaljerade specifikationer, godtagbara sätt att uppfylla kraven och vägledande material som utarbetats enligt artikel 76.1 och 76.3 och de förfaranden som inrättats i enlighet med punkt 1 i den här artikeln i en officiell publikation från byrån.

▼B

Artikel 116

Förfaranden för beslutsfattande

1. Styrelsen ska fastställa öppna förfaranden för sådana enskilda beslut som föreskrivs i artikel 76.4.

Dessa förfaranden ska särskilt säkerställa

a) att den fysiska eller juridiska person som beslutet är riktat till och alla andra parter som berörs direkt eller personligen får yttra sig,

b) att beslutet meddelas den fysiska eller juridiska personen och offentliggörs, med förbehåll för kraven i artiklarna 123 och 132.2,

c) att den fysiska eller juridiska person som beslutet är riktat till och alla andra parter i förfarandet informeras om de rättsmedel som står till deras förfogande enligt denna förordning,

d) att beslutet innehåller en motivering.

2. Styrelsen ska fastställa förfaranden som anger på vilka villkor beslut ska meddelas de berörda personerna, inbegripet information om tillgängliga förfaranden för överklagande enligt denna förordning.

Artikel 117

Årlig och flerårig programplanering

1. Senast den 31 december varje år ska styrelsen, i enlighet med artikel 98.2 c, anta ett programplaneringsdokument som innehåller flerårig och årlig programplanering, på grundval av ett utkast som ska läggas fram av den verkställande direktören sex veckor före antagandet, med beaktande av kommissionens yttrande, vad gäller den fleråriga programplaneringen, efter samråd med Europaparlamentet. Styrelsen ska översända det till Europaparlamentet, rådet och kommissionen. Programplaneringsdokumentet ska anses som slutligt när den allmänna budgeten slutligen har antagits och ska vid behov anpassas i enlighet därmed.

2. Det årliga arbetsprogrammet ska innehålla detaljerade mål och förväntade resultat, inbegripet resultatindikatorer, och beakta målen för den europeiska planen för flygsäkerhet. Det ska också innehålla en beskrivning av de åtgärder som ska finansieras och en indikation på de ekonomiska resurser och personalresurser som anslagits för varje åtgärd, i enlighet med principerna om verksamhetsbaserad budgetering och förvaltning, med uppgift om vilken verksamhet som ska finansieras genom regleringsbudgeten och vilken verksamhet som ska finansieras genom avgifter som byrån mottagit. Det årliga arbetsprogrammet ska överensstämma med det fleråriga arbetsprogram som avses i punkt 4 i denna artikel. Det ska tydligt framgå vilka uppgifter som lagts till, ändrats eller strukits jämfört med föregående budgetår. Den årliga programplaneringen ska omfatta byråns strategi för dess verksamhet med anknytning till internationellt samarbete i enlighet med artikel 90 samt dem av byråns åtgärder som är kopplade till denna strategi.

▼B

3. Styrelsen ska ändra det antagna årliga arbetsprogrammet om byrån får någon ny uppgift. Varje betydande ändring av det årliga arbetsprogrammet ska antas enligt samma förfarande som det ursprungliga årliga arbetsprogrammet. Styrelsen får till den verkställande direktören delegera befogenheten att göra icke-väsentliga ändringar i det årliga arbetsprogrammet.

4. I det fleråriga arbetsprogrammet ska övergripande strategisk planering anges, inbegripet mål, förväntade resultat och resultatindikatorer. Även resursplanering, inbegripet flerårig budget och personal, ska ingå.

Resursplaneringen ska uppdateras årligen. Den strategiska programplaneringen ska uppdateras vid behov, och särskilt för att ta itu med resultatet av den utvärdering som avses i artikel 124.

Artikel 118

Konsoliderad årlig verksamhetsrapport

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

2. I rapporten ska anges vilken verksamhet byrån har utfört, och verksamhetens resultat ska bedömas mot bakgrund av uppställda mål, resultatindikatorer och fastställd tidplan, risker med verksamheten, utnyttjande av resurser och byråns allmänna drift, samt de interna kontrollsystemens effektivitet och ändamålsenlighet. Den ska också ange vilka verksamheter som har finansierats genom regleringsbudgeten och vilka verksamheter som har finansierats genom avgifter som byrån mottagit.

Artikel 119

Öppenhet och kommunikation

1. Förordning (EG) nr 1049/2001 ska tillämpas på de handlingar som finns hos byrån. Detta ska inte påverka tillämpningen av de regler om tillgång till personuppgifter och information som anges i förordning (EU) nr 376/2014 och i de genomförandeakter som antagits på grundval av artiklarna 72.5 och 74.8 i den här förordningen.

2. Byrån får bedriva kommunikationsverksamhet på eget initiativ inom sitt behörighetsområde. Den ska särskilt se till att allmänheten och alla berörda parter, förutom genom den publikation som anges i artikel 115.3, snabbt får objektiv, tillförlitlig och lättbegriplig information om dess arbete. Byrån ska se till att tilldelningen av resurser för kommunikationsverksamhet inte inverkar menligt på ett effektivt utförande av de uppgifter som anges i artikel 75.

▼B

3. Byrån ska vid behov översätta material för säkerhetsfrämjande till unionens officiella språk, där så är lämpligt.

4. Nationella behöriga myndigheter ska bistå byrån genom att effektivt förmedla relevant säkerhetsinformation inom sina respektive behörighetsområden.

5. Varje fysisk eller juridisk person ska ha rätt att skriftligen vända sig till byrån på något av unionens officiella språk och ska ha rätt att erhålla svar på samma språk.

6. De översättningstjänster som krävs för byråns arbete ska utföras av Översättningscentrum för Europeiska unionens organ.

AVSNITT IV

Finansiella krav

Artikel 120

Budget

1. Utan att det inverkar på andra inkomster ska byråns inkomster omfatta följande:

a) Bidrag från unionen.

b) Bidrag från europeiska tredjeländer med vilka unionen har ingått internationella avtal enligt artikel 129.

c) Avgifter som betalats av sökande och innehavare av certifikat som utfärdats av byrån, och av personer som har registrerat deklarationer hos byrån.

d) Avgifter för publikationer, utbildning och andra tjänster som byrån tillhandahåller och för byråns handläggning av överklaganden.

e) Frivilliga ekonomiska bidrag från medlemsstaterna, tredjeländer eller andra enheter, om bidraget inte hotar byråns oberoende och opartiskhet.

f) Bidrag.

2. Byråns utgifter ska omfatta kostnader för personal, administration, infrastruktur och drift. Vad gäller driftsutgifter får budgetåtaganden för åtgärder som sträcker sig över mer än ett budgetår vid behov delas upp i årliga delåtaganden över flera år.

3. Intäkterna och utgifterna ska balansera varandra.

4. Regleringsbudgetar, de avgifter som fastställts och uppburits för certifieringsverksamhet och de avgifter som tagits ut av byrån ska behandlas separat i byråns räkenskaper.

5. När det gäller verksamhet som finansieras med avgiftsrelaterade resurser ska byrån under budgetåret anpassa sin personalplanering och förvaltning på ett sätt som gör det möjligt att snabbt reagera på arbetsbörda och fluktuationer i dessa intäkter.

▼B

6. Varje år ska den verkställande direktören göra en preliminär beräkning av byråns intäkter och utgifter för påföljande räkenskapsår, inklusive ett utkast till tjänsteförteckning, och skicka denna till styrelsen tillsammans med material som förklarar budgetläget. Utkastet till tjänsteförteckningen ska, när det gäller tjänster som finansieras via avgifter, vara baserat på en begränsad uppsättning indikatorer som godkänts av kommissionen för att mäta byråns arbetsbörda och effektivitet, och ska ange vilka resurser som krävs för att uppfylla kraven för certifiering och annan verksamhet som byrån bedriver på ett snabbt och effektivt sätt, inbegripet de krav som uppkommer genom omfördelningar av ansvar i enlighet med artiklarna 64 och 65.

På grundval av detta utkast ska styrelsen anta ett preliminärt utkast till beräkning av byråns intäkter och utgifter för påföljande budgetår. Det preliminära utkastet till beräkning av byråns intäkter och utgifter ska skickas till kommissionen senast den 31 januari varje år.

7. Styrelsen ska överlämna det slutliga utkastet till beräkning av intäkter och utgifter för byrån, vilket ska omfatta utkastet till tjänsteförteckning tillsammans med det preliminära arbetsprogrammet, senast den 31 mars till kommissionen och till de europeiska tredjeländer med vilka unionen har ingått internationella avtal som avses i artikel 129.

8. Kommissionen ska vidarebefordra intäkts- och utgiftsberäkningen till budgetmyndigheten, tillsammans med förslaget till Europeiska unionens allmänna budget.

9. På grundval av beräkningen ska kommissionen i förslaget till Europeiska unionens allmänna budget ta upp de medel som den betraktar som nödvändiga med tanke på tjänsteförteckningen och storleken på det bidrag som ska belasta den allmänna budgeten, och som den ska förelägga Europaparlamentet och rådet enligt artiklarna 313 och 314 i EUF-fördraget.

10. Europaparlamentet och rådet ska godkänna anslag för bidraget till byrån samt anta byråns tjänsteförteckning med beaktande av indikatorerna för byråns arbetsbörda och effektivitet i enlighet med punkt 6.

11. Styrelsen ska fastställa budgeten. Budgeten blir slutlig när Europeiska unionens allmänna budget slutligen antas. Den ska i tillämpliga fall anpassas i enlighet därmed.

12. Styrelsen ska snarast möjligt underrätta Europaparlamentet och rådet om sin avsikt att genomföra eventuella projekt som kan få betydande ekonomiska konsekvenser för finansieringen av budgeten, särskilt fastighetsprojekt, till exempel hyra eller förvärv av fastigheter, och den ska underrätta kommissionen om detta. För fastighetsprojekt som kan få betydande ekonomiska konsekvenser för byråns budget väsentligt ska omfattas av kommissionens delegerade förordning (EU) nr 1271/2013 ([1]).

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

▼B

Om Europaparlamentet eller rådet har meddelat sin avsikt att avge ett yttrande ska institutionen i fråga tillställa styrelsen detta yttrande inom sex veckor från och med dagen för underrättelse om projektet.

Artikel 121

Genomförande och kontroll av budgeten

1. Den verkställande direktören ska genomföra byråns budget.

2. Senast den 1 mars efter utgången av varje budgetår ska byråns räkenskapsförare översända de preliminära redovisningarna till kommissionens räkenskapsförare och till revisionsrätten. Byråns räkenskapsförare ska också skicka en rapport om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen för det räkenskapsåret till kommissionens räkenskapsförare senast den 1 mars efter utgången av varje budgetår. Kommissionens räkenskapsförare ska konsolidera institutionernas och de decentraliserade organens preliminära redovisningar i enlighet med artikel 147 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 ([1]).

3. Senast den 31 mars efter utgången av varje budgetår ska den verkställande direktören översända rapporten om budgetförvaltningen och den ekonomiska förvaltningen under budgetåret till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten.

4. Enligt artikel 148 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 ska räkenskapsföraren, efter det att revisionsrättens synpunkter på byråns preliminära redovisningar har mottagits, upprätta byråns slutliga redovisningar på eget ansvar och den verkställande direktören ska överlämna dem till styrelsen för ett yttrande.

5. Styrelsen ska avge ett yttrande om byråns slutliga redovisningar.

6. Senast den 1 juli efter utgången av varje budgetår ska byråns räkenskapsförare överlämna de slutliga redovisningarna tillsammans med styrelsens yttrande till Europaparlamentet, rådet, kommissionen och revisionsrätten.

7. De slutliga redovisningarna ska offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning* senast den 15 november efter utgången av varje budgetår.

8. Senast den 30 september efter utgången av varje budgetår ska den verkställande direktören sända revisionsrätten ett svar på dess synpunkter. Den verkställande direktören ska också sända en kopia av sitt svar till styrelsen och kommissionen.

([1]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 966/2012 av den 25 oktober 2012 om finansiella regler för unionens allmänna budget och om upphävande av rådets förordning (EG, Euratom) nr 1605/2002 (EUT L 298, 26.10.2012, s. 1).

▼B

9. Den verkställande direktören ska på Europaparlamentets begäran, i enlighet med artikel 165.3 i förordning (EU, Euratom) nr 966/2012, för Europaparlamentet lägga fram alla uppgifter som behövs för att förfarandet för beviljande av ansvarsfrihet för det berörda budgetåret ska fungera väl.

10. Europaparlamentet ska före den 15 maj år n + 2, på rekommendation av rådet, som ska fatta beslut med kvalificerad majoritet, besluta om att bevilja byråns verkställande direktör ansvarsfrihet för budgetens genomförande under budgetår n.

Artikel 122

Bedrägeribekämpning

1. Europaparlamentets och rådets förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 ([1]) ska tillämpas fullt ut i syfte att bekämpa bedrägeri, korruption och andra lagstridiga handlingar.

2. Byrån ska ansluta sig till det interinstitutionella avtalet av den 25 maj 1999 mellan Europaparlamentet, Europeiska unionens råd och Europeiska gemenskapernas kommission om interna utredningar som utförs av Europeiska byrån för bedrägeribekämpning (Olaf) ([2]) inom sex månader från och med den 11 september 2018 och anta lämpliga bestämmelser som ska gälla byråns personal med hjälp av mallen i bilagan till det avtalet.

3. Revisionsrätten ska ha befogenhet att utföra revision, på grundval av handlingar och inspektioner på plats, hos alla bidragsmottagare, uppdragstagare och underleverantörer som erhållit EU-finansiering från byrån.

4. Olaf får, i enlighet med bestämmelserna och förfarandena i förordning (EU, Euratom) nr 883/2013 och rådets förordning (Euratom, EG) nr 2185/96 ([3]) göra utredningar, inklusive kontroller på plats och inspektioner, i syfte att fastställa om det har förekommit bedrägeri, korruption eller annan olaglig verksamhet som påverkar unionens ekonomiska intressen i samband med ett bidrag eller ett avtal som finansierats av byrån.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av punkterna 1–4 ska byråns samarbetsavtal med tredjeland eller internationella organisationer, kontrakt, bidragsavtal och bidragsbeslut innehålla uttryckliga bestämmelser om befogenhet för revisionsrätten och Olaf att i enlighet med sina respektive befogenheter utföra sådan revision och sådana utredningar.

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

([2]) EGT L 136, 31.5.1999, s. 15.

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

▼B

Artikel 123

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

Byrån ska anta egna säkerhetsbestämmelser som motsvarar kommissionens säkerhetsbestämmelser för säkerhetsskyddsklassificerade EU-uppgifter och känsliga uppgifter som inte är säkerhetsskyddsklassificerade, enligt kommissionens beslut (EU, Euratom) 2015/443 ([1]) och (EU, Euratom) 2015/444 ([2]). Byråns säkerhetsbestämmelser ska bland annat omfatta bestämmelser om utbyte, behandling och lagring av sådana uppgifter.

Artikel 124

Utvärdering

1. Senast den 12 september 2023 och därefter vart femte år ska kommissionen genomföra en utvärdering i överensstämmelse med kommissionens riktlinjer för bedömning av byråns prestationer i förhållande till dess mål, mandat och uppgifter. Vid utvärderingen ska man bedöma i vilken utsträckning denna förordning, byrån och dess arbetsmetoder bidragit till att etablera en hög säkerhetsnivå för civil luftfart. Vid utvärderingen ska man även granska om det finns ett eventuellt behov av att ändra byråns mandat och de ekonomiska konsekvenserna av en sådan ändring. I utvärderingen ska hänsyn tas till styrelsens synpunkter och synpunkter från aktörer både på unionsnivå och på nationell nivå.

2. Om kommissionen anser att byråns fortsatta existens inte längre är motiverad med avseende på de mål, uppdrag och uppgifter som den tilldelats, kan kommissionen föreslå att denna förordning ändras eller upphävs.

3. Kommissionen ska översända resultaten av utvärderingen tillsammans med sina slutsatser till Europaparlamentet, rådet och styrelsen. En åtgärdsplan med tidsplan ska bifogas om så är lämpligt. Resultaten från utvärderingen och rekommendationerna ska offentliggöras.

Artikel 125

Finansiella bestämmelser

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

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

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

▼B

Artikel 126

Avgifter

1. Avgifter ska tas ut för

a) byråns utfärdande eller förnyande av certifikat och registrering av deklarationer i enlighet med denna förordning, samt för dess tillsyn när det gäller den verksamhet som dessa certifikat och deklarationer avser,

b) byråns publikationer, utbildning och tillhandahållande av andra tjänster, och avgifterna ska avspegla den faktiska kostnaden för varje enskild tjänst som tillhandahålls,

c) handläggning av överklaganden.

Alla avgifter ska uttryckas och betalas i euro.

2. Avgiftsbeloppen ska fastställas på en nivå som säkerställer att intäkterna från dessa täcker hela kostnaden för verksamheten i samband med de tillhandahållna tjänsterna och förhindrar en betydande ackumulering av överskott. Byråns samtliga utgifter för personal som deltar i den verksamhet som avses i punkt 1, särskilt arbetsgivarens proportionella bidrag till pensionssystemet, ska avspeglas i denna kostnad. Avgifterna ska vara intäkter som avsatts för byrån för verksamhet med anknytning till tjänster för vilka avgifter ska betalas.

3. Budgetöverskott som genereras genom avgifter ska finansiera framtida verksamhet som rör avgifter, eller kompensera förluster. Om ett betydande positivt eller negativt budgetutfall blir återkommande ska avgiftsnivån ses över.

4. Efter samråd med byrån i enlighet med artikel 98.2 i ska kommissionen anta genomförandeakter med närmare bestämmelser om avgifter som tas ut av byrån, varvid särskilt ska anges i vilka fall avgifter enligt artikel 120.1 c och d ska tas ut, avgiftsbeloppens storlek och hur avgifterna ska betalas. Dessa genomförandeakter ska antas i enlighet med det granskningsförfarande som avses i artikel 127.3.

KAPITEL VI

SLUTBESTÄMMELSER

Artikel 127

Kommittéförfarande

1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté. Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

▼B

4. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 8 i förordning (EU) nr 182/2011 jämförd med artikel 4 i den förordningen tillämpas.

Artikel 128

Utövande av delegeringen

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

2. Den befogenhet att anta delegerade akter som avses i artiklarna 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, 62.13, 68.3, 84.4, 105 och 106 ska ges till kommissionen för en period på fem år från och med den 11 september 2018. Kommissionen ska utarbeta en rapport om delegeringen av befogenhet senast nio månader före utgången av perioden på fem år. Delegeringen av befogenhet ska genom tyst medgivande förlängas med perioder av samma längd, såvida inte Europaparlamentet eller rådet motsätter sig en sådan förlängning senast tre månader före utgången av perioden i fråga.

3. Den delegering av befogenhet som avses i artiklarna 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, 62.13, 68.3, 84.4, 105 och 106 får när som helst återkallas av Europaparlamentet eller rådet. Ett beslut om återkallelse innebär att delegeringen av den befogenhet som anges i beslutet upphör att gälla. Beslutet får verkan dagen efter det att det offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*, eller vid ett senare i beslutet angivet datum. Det påverkar inte giltigheten av delegerade akter som redan har trätt i kraft.

4. Innan kommissionen antar en delegerad akt ska den samråda med experter som utsetts av varje medlemsstat i enlighet med principerna i det interinstitutionella avtalet av den 13 april 2016 om bättre lagstiftning.

5. Så snart kommissionen antar en delegerad akt ska den samtidigt delge Europaparlamentet och rådet denna.

6. En delegerad akt som avses i artiklarna 19, 28, 32, 39, 47, 54, 58, 61, 62.13, 68.3, 84.4, 105 och 106 ska träda i kraft endast om varken Europaparlamentet eller rådet har gjort invändningar mot den delegerade akten inom en period på två månader från den dag då akten delgavs Europaparlamentet och rådet, eller om både Europaparlamentet och rådet, före utgången av den perioden, har underrättat kommissionen om att de inte kommer att invända. Denna period ska förlängas med två månader på Europaparlamentets eller rådets initiativ.

Artikel 129

Europeiska tredjeländers deltagande

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

▼B

Dessa internationella avtal får omfatta bestämmelser särskilt om arten och omfattningen av det berörda europeiska tredjelandets deltagande i byråns arbete, inbegripet bestämmelser om ekonomiska bidrag och personal. Byrån får, i enlighet med artikel 90.2, upprätta samarbetsavtal med den behöriga myndigheten i det berörda europeiska tredjelandet i syfte att ge verkan åt dessa bestämmelser.

Artikel 130

Avtal om säte och förutsättningar för verksamheten

1. De nödvändiga arrangemangen beträffande byråns lokaler i värdmedlemsstaten och de anläggningar som denna medlemsstat ska ställa till byråns förfogande samt de särskilda regler i värdmedlemsstaten som ska tillämpas på den verkställande direktören, styrelseledamöterna, byråns anställda och deras familjemedlemmar ska fastställas i ett avtal om säte mellan byrån och den medlemsstat där sätet är beläget.

2. Byråns värdmedlemsstat ska tillhandahålla de nödvändiga förutsättningarna för att byrån ska kunna fungera smidigt, vilket inkluderar lämplig skolundervisning på flera språk och lämpliga transportförbindelser.

Artikel 131

Sanktioner

Medlemsstaterna ska fastställa regler om sanktioner för överträdelse av bestämmelserna i denna förordning och i delegerade akter och genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning och vidta alla nödvändiga åtgärder för att säkerställa att de tillämpas. Sanktionerna ska vara effektiva, proportionella och avskräckande.

Artikel 132

Behandling av personuppgifter

1. I fråga om behandling av personuppgifter inom ramen för denna förordning ska medlemsstaterna utföra sina uppgifter enligt denna förordning i enlighet med bestämmelser i nationella lagar och andra författningar i enlighet med förordning (EU) 2016/679.

2. Med avseende på behandlingen av personuppgifter inom ramen för denna förordning ska kommissionen och byrån utföra sina uppgifter enligt denna förordning i enlighet med förordning (EG) nr 45/2001.

Artikel 133

Ändring av förordning (EG) nr 2111/2005

Artikel 15.1–15.3 i förordning (EG) nr 2111/2005 ska ersättas med följande:

”1. Kommissionen ska biträdas av en kommitté (”EU:s flygsäkerhetskommitté”). Denna kommitté ska vara en kommitté i den mening som avses i förordning (EU) nr 182/2011.

▼B

2. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 4 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.

3. När det hänvisas till denna punkt ska artikel 5 i förordning (EU) nr 182/2011 tillämpas.”

Artikel 134

Ändringar av förordning (EG) nr 1008/2008

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

1. I artikel 4 ska led b ersättas med följande:

”b) Företaget har ett drifttillstånd utfärdat i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (*) antingen av en nationell myndighet i en medlemsstat, gemensamt av flera nationella myndigheter i medlemsstaterna i enlighet med artikel 62.5 i den förordningen eller av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet.

_____

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).”

2. Artikel 6 ska ersättas med följande:

”Artikel 6

Drifttillstånd (AOC)

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

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

Den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet ska så snart som möjligt underrätta den behöriga tillståndsmyndigheten om alla relevanta föreslagna ändringar av drifttillståndet.

3. Den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet och den behöriga tillståndsmyndigheten ska enas om åtgärder för att proaktivt utbyta information som är relevant för bedömningen och bibehållandet av drifttillståndet och den operativa licensen.

▼B

Detta utbyte får omfatta, men inte begränsas till, information rörande EG-lufttrafikföretagets finansiella och organisatoriska arrangemang eller ägarförhållanden som kan påverka säkerheten eller solvensen för dess verksamhet eller som kan bistå den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet vid utförandet av dess tillsynsverksamhet avseende säkerhet. Om information lämnas konfidentiellt ska åtgärder vidtas för att säkerställa att informationen skyddas på lämpligt sätt.

3a. Om det är sannolikt att åtgärder för att kontrollera efterlevnaden kommer att bli nödvändiga ska den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet och den behöriga tillståndsmyndigheten samråda med varandra så snart som möjligt innan de vidtar sådana åtgärder och arbeta tillsammans för att lösa frågorna innan åtgärder vidtas. Om åtgärder vidtas ska den myndighet som har ansvaret för drifttillståndet och den behöriga tillståndsmyndigheten så snart som möjligt underrätta varandra om att åtgärder har vidtagits.”

3. Artikel 12.1 ska ersättas med följande:

”1. Luftfartyg som används av ett EG-lufttrafikföretag ska registreras i, beroende på vad den medlemsstat vars behöriga myndighet utfärdar den operativa licensen föredrar, antingen det nationella registret i den medlemsstaten eller det nationella registret i en annan medlemsstat. När ett sådant luftfartyg används enligt ett avtal om leasing utan besättning eller ett avtal om leasing med besättning i enlighet med artikel 13 kan det dock registreras i det nationella registret i antingen en medlemsstat eller ett tredjeland.”

Artikel 135

Ändringar av förordning (EU) nr 996/2010

Artikel 5 i förordning (EU) nr 996/2010 ska ersättas med följande:

”Artikel 5

Utredningsskyldighet

1. Alla olyckor eller allvarliga tillbud som involverar luftfartyg som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (*) är tillämplig på ska omfattas av en säkerhetsutredning i den medlemsstat där olyckan eller det allvarliga tillbudet inträffade.

2. När ett luftfartyg som förordning (EU) 2018/1139 är tillämplig på och som är registrerat i en medlemsstat är inblandat i en olycka eller ett allvarligt tillbud på en plats som inte entydigt kan anses tillhöra någon stats territorium, ska en säkerhetsutredning genomföras av myndigheten för säkerhetsutredning i den medlemsstat där luftfartyget är registrerat.

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

▼B

4. Myndigheterna för säkerhetsutredning får besluta att, i enlighet med medlemsstaternas nationella lagstiftning, utreda andra tillbud än dem som avses i punkterna 1 och 2 samt olyckor eller allvarliga tillbud som gäller andra typer av luftfartyg om de förväntar sig att dra lärdomar av dessa som har betydelse för säkerheten.

5. Genom undantag från punkterna 1 och 2 i denna artikel får den ansvariga myndigheten för säkerhetsutredning, med hänsyn till de förväntade lärdomar som kan dras för att förbättra flygsäkerheten, besluta att inte inleda en säkerhetsutredning när en olycka eller ett allvarligt tillbud avser ett obemannat luftfartyg för vilket ett certifikat eller en deklaration inte krävs enligt artiklarna 56.1 och 56.5 i förordning (EU) 2018/1139, eller avser ett bemannat luftfartyg med en maximal startmassa på högst 2 250 kg, och om ingen människa har skadats med dödlig utgång eller kommit till allvarlig skada.

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

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).”

Artikel 136

Ändringar av förordning (EU) nr 376/2014

Artikel 3.2 i förordning (EU) nr 376/2014 ska ändras på följande sätt:

”2. Denna förordning är tillämplig på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar civila luftfartyg som Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (*) är tillämplig på.

Denna förordning ska dock inte tillämpas på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar obemannade luftfartyg för vilka ett certifikat eller en deklaration inte krävs enligt artikel 56.1 och 56.5 i förordning (EU) 2018/1139, såvida inte händelsen, eller sådan annan säkerhetsrelaterad information, som involverar ett sådant obemannat luftfartyg resulterade i att en person skadats med dödlig utgång eller kommit till allvarlig skada eller involverade andra luftfartyg än obemannade luftfartyg.

▼B

Medlemsstaterna får besluta att också tillämpa denna förordning på händelser och annan säkerhetsrelaterad information som involverar luftfartyg som förordning (EU) 2018/1139 inte är tillämplig på.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).”

Artikel 137

Ändringar av direktiv 2014/30/EU

I artikel 2.2 i direktiv 2014/30/EU ska led b ersättas med följande:

”b) följande luftfartsutrustning, om utrustningen omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (*) och endast är avsedd för luftburen användning:

i) Andra luftfartyg än obemannade luftfartyg samt tillhörande motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad.

ii) Obemannade luftfartyg samt tillhörande motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad, vars konstruktion är certifierad i enlighet med artikel 56.1 i den förordningen och som endast är avsedda för drift på frekvenser som tilldelats genom Internationella teleunionens radioreglemente för skyddad användning inom luftfart.

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).”

▼B

Artikel 138

Ändringar av direktiv 2014/53/EU

I bilaga I till direktiv 2014/53/EU ska punkt 3 ersättas med följande:

”3. Följande luftfartsutrustning, om utrustningen omfattas av tillämpningsområdet för Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 (*) och endast är avsedd för luftburen användning:

a) Andra luftfartyg än obemannade luftfartyg samt tillhörande motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad.

b) Obemannade luftfartyg samt tillhörande motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad, vars konstruktion är certifierad i enlighet med artikel 56.1 i den förordningen och som endast är avsedda för drift på frekvenser som tilldelats genom Internationella teleunionens radioreglemente för skyddad användning inom luftfart.

_____

(*) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 (EUT L 212, 22.8.2018 s. 1).”

Artikel 139

Upphävande

1. Förordning (EG) nr 216/2008 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 11 september 2018.

2. Förordning (EG) nr 552/2004 ska upphöra att gälla med verkan från och med den 11 september 2018. Artiklarna 4, 5, 6, 6a och 7 i den förordningen och bilagorna III och IV till den förordningen ska emellertid fortsätta att tillämpas fram till det datum då de delegerade akter som avses i artikel 47 i den här förordningen börjar tillämpas, i den mån de akterna omfattar syftet med de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 552/2004, och under alla omständigheter senast den 12 september 2023.

3. Förordning (EEG) nr 3922/91 ska upphöra att gälla från och med tillämpningsdatumet för de närmare bestämmelser om flyg- och tjänstgöringstidsbegränsningar samt vilokrav med avseende på taxiflyg, sjukvård i nödsituationer och enpilotsverksamhet för kommersiell lufttransport med flyg som antas enligt artikel 32.1 a.

▼B

4. Hänvisningar till de upphävda förordningar som avses i punkterna 1, 2 och 3 ska anses som hänvisningar till den här förordningen och, om så är lämpligt, läsas i enlighet med jämförelsetabellen i bilaga X.

Artikel 140

Övergångsbestämmelser

1. De certifikat och särskilda specifikationer för luftvärdighet som utfärdats eller erkänts och de deklarationer som avgetts eller godkänts i enlighet med förordning (EG) nr 216/2008 och dess genomförandebestämmelser ska fortsätta att vara giltiga och ska anses ha utfärdats, avgetts och erkänts enligt motsvarande bestämmelser i denna förordning, inklusive för tillämpningen av artikel 67.

2. Senast den 12 september 2023 ska de genomförandebestämmelser som antagits på grundval av förordningarna (EG) nr 216/2008 och (EG) nr 552/2004 anpassas till denna förordning. Fram till anpassningen ska eventuella hänvisningar i de genomförandebestämmelserna till

a) *kommersiell trafik* förstås som en hänvisning till artikel 3 i i förordning (EG) nr 216/2008,

b) *komplext motordrivet luftfartyg* förstås som en hänvisning till artikel 3 j i förordning (EG) nr 216/2008,

c) *anordningar* förstås som en hänvisning till artikel 3.29 i den här förordningen,

d) *flygcertifikat för fritidsflygning* förstås som en hänvisning till det certifikat som avses i artikel 7.7 i förordning (EG) nr 216/2008.

3. Byrån ska senast två år efter den 11 september 2018, i enlighet med artikel 76.1 och 76.3 i denna förordning, avge yttranden rörande förslag till ändringar av kommissionens förordningar (EU) nr 748/2012 ([1]), (EU) nr 1321/2014 ([2]), (EU) nr 1178/2011 ([3]) och (EU) nr 965/2012 ([4]) och den tillämpliga certifieringsspecifikationen i syfte att anpassa dem, vad gäller luftfartyg som huvudsakligen är avsedda för sport- och fritidsändamål, till denna förordning.

([1]) Kommissionens förordning (EU) nr 748/2012 av den 3 augusti 2012 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och anordningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer (EUT L 224, 21.8.2012, s. 1).

([2]) Kommissionens förordning (EU) nr 1321/2014 av den 26 november 2014 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och anordningar och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter (EUT L 362, 17.12.2014, s. 1).

([3]) Kommissionens förordning (EU) nr 1178/2011 av den 3 november 2011 om tekniska krav och administrativa förfaranden avseende flygande personal inom den civila luftfarten i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 (EUT L 311, 25.11.2011, s. 1).

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

▼B

4. Byrån får senast den 12 september 2021 utfärda vägledande material som medlemsstaterna frivilligt kan använda för att stödja utvecklingen av proportionella nationella regler rörande konstruktion, produktion, underhåll och drift av de luftfartyg som förtecknas i bilaga I.

5. Genom undantag från artiklarna 55 och 56 ska de relevanta bestämmelserna i förordning (EG) nr 216/2008 fortsätta att tillämpas till dess att de delegerade akter som avses i artikel 58 och de genomförandeakter som avses i artikel 57 i den här förordningen träder i kraft.

6. Medlemsstaterna ska säga upp eller anpassa befintliga bilaterala avtal som de ingått med tredjeländer på de områden som omfattas av denna förordning, så snart som möjligt efter det att denna förordning trätt i kraft och under alla omständigheter före den 12 september 2021.

Artikel 141

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.

▼B

BILAGA I

Luftfartyg som avses i artikel 2.3 d

1. Kategorier av bemannade luftfartyg på vilka denna förordning inte ska tillämpas:

a) Historiska luftfartyg som uppfyller följande kriterier:

i) luftfartyg

— vilkas ursprungliga konstruktion fastställdes före den 1 januari 1955, och

— vilkas produktion upphörde före den 1 januari 1975,

eller

ii) luftfartyg av klar historisk betydelse, med anknytning till

— deltagande i en anmärkningsvärd historisk händelse,

— ett viktigt steg i flygets utveckling, eller

— en betydelsefull roll i en medlemsstats väpnade styrkor,

eller

b) luftfartyg som är speciellt konstruerade eller ombyggda för forskningsändamål eller experimentella eller vetenskapliga ändamål och sannolikt framställs i mycket begränsat antal,

c) luftfartyg, inklusive luftfartyg som levereras i byggsatser, för vilka minst 51 % av tillverkningen och sammansättningen utförs av en amatör eller av en amatörförening utan vinstsyfte, för vederbörandes egna syften och utan något kommersiellt syfte,

d) luftfartyg som har använts av väpnade styrkor, såvida inte luftfartyget är av en typ för vilken en konstruktionsnorm har antagits av byrån,

e) flygplan som har mätbar stallfart eller en minimal konstant flyghastighet i landningskonfiguration som inte överstiger 35 knop kalibrerad flygfart (CAS), helikoptrar, motordrivna flygskärmar, segelflygplan och motordrivna segelflygplan med högst två sittplatser och en maximal startmassa (MTOM) enligt medlemsstaternas bedömning på högst:

	Flygplan/helikoptrar/motordrivna flygskärmar/motordrivna segelflygplan	Segelflygplan	Amfibie- eller sjöflygplan/helikopter	Monterade fallskärmssystem som kan bära upp hela planet
Ensitsiga	300 kg MTOM	250 kg MTOM	Ytterligare 30 kg MTOM	Ytterligare 15 kg MTOM
Tvåsitsiga	450 kg MTOM	400 kg MTOM	Ytterligare 45 kg MTOM	Ytterligare 25 kg MTOM
Om ett amfibie- eller sjöflygplan/helikopter används både som sjöflygplan/helikopter och som landflygplan/helikopter, måste det hålla sig under den tillämpliga MTOM-gränsen.				

f) en- och tvåsitsiga gyroplan med en MTOM på högst 600 kg,

▼B

g) kopior av luftfartyg som uppfyller kriterierna i led a eller d, där kopians konstruktion liknar originalluftfartygets konstruktion,

h) ballonger och luftskepp för en person eller två personer som är konstruerade för en volym på högst 1 200 m^3 när det gäller varmluft och högst 400 m^3 när det gäller annan lyftgas,

i) varje annat bemannat luftfartyg som har en maximal tommassa inklusive bränsle på högst 70 kg.

2. Vidare ska denna förordning inte tillämpas på följande:

a) Förtöjda luftfartyg utan framdrivningssystem, förutsatt att förtöjningen är högst 50 m lång och

i) luftfartygets MTOM, inbegripet dess nyttolast, understiger 25 kg, eller

ii) när det gäller aerostater, luftfartyget är konstruerat för en högsta volym på mindre än 40 m^3.

b) Förtöjda luftfartyg med en MTOM på högst 1 kg.

▼B

BILAGA II

Grundläggande krav för luftvärdighet

1. PRODUKTENS TILLFÖRLITLIGHET

Produktens tillförlitlighet, inklusive skyddet mot hot mot informationssäkerheten, under alla de flygförhållanden som kan förutses måste säkerställas för luftfartygets hela operativa livslängd. Att överensstämmelse med alla krav föreligger måste visas genom utvärdering eller analys, vid behov tillsammans med provningar.

1.1 Strukturer och material

1.1.1 Konstruktionens tillförlitlighet måste säkerställas för luftfartygets hela operativa användningsområde, inbegripet dess framdrivningssystem, och tillräckligt mycket därutöver samt bibehållas under dess operativa livslängd.

1.1.2 Alla de delar av luftfartyget som, om fel skulle uppstå, skulle kunna minska konstruktionens tillförlitlighet måste, utan att skadlig deformation eller fel uppstår, uppfylla följande villkor. Häri inbegrips alla delar med signifikant massa och deras fastsättningsanordningar.

a) Alla belastningskombinationer som rimligen kan förväntas i luftfartygets vikt och tyngdpunktsomfång, operativa användningsområde och livslängd och tillräckligt mycket därutöver måste beaktas. Detta inbegriper belastning på grund av vindbyar, manöverkrafter, trycksättning, rörliga ytor, styr- och framdrivningssystem både under flygning och på marken.

b) Belastningar och sannolika fel som orsakats av nödlandningar, antingen på land eller på vatten, måste beaktas.

c) Konstruktionen måste, alltefter typen av flygning, utformas med hänsyn till dynamiska effekter vid sådana belastningar, med beaktande av luftfartygets storlek och konfiguration.

1.1.3 Luftfartyget får inte uppvisa någon aeroelastisk instabilitet eller överdriven vibration.

1.1.4 Produktionsprocesser och material som används vid konstruktion av luftfartyget måste resultera i kända och reproducerbara hållfasthetsegenskaper. Alla förändringar i materialets prestanda som står i samband med den operativa miljön måste redovisas.

1.1.5 Det måste så långt det är praktiskt möjligt säkerställas att effekterna av cyklisk belastning, försämring på grund av miljöfaktorer, skador på grund av olyckshändelser och andra enskilda händelser inte leder till att tillförlitligheten i konstruktionen minskar, så att den underskrider en godtagbar återstående hållfasthetsnivå. Alla instruktioner som krävs för att säkerställa fortsatt luftvärdighet i detta avseende måste tillkännages.

1.2 Framdrivning

1.2.1 Framdrivningssystemet (dvs. motor och i förekommande fall propeller) måste vara bevisligen tillförlitligt för hela sitt operativa användningsområde och tillräckligt mycket därutöver och tillförlitligheten bibehållas under framdrivningssystemets operativa livslängd, varvid framdrivningssystemets roll i luftfartygets säkerhetskoncept generellt ska beaktas.

1.2.2 Framdrivningssystemet måste, inom de gränsvärden som angivits, kunna generera den dragkraft eller kraft som krävs av det under alla förekommande flygförhållanden, varvid miljöeffekter och miljöförhållanden ska beaktas.

▼B

1.2.3 Produktionsprocessen och de material som används till framdrivningssystemets konstruktion måste resultera i ett känt och reproducerbart beteende med avseende på konstruktionen. Alla förändringar i materialets prestanda som står i samband med den operativa miljön måste redovisas.

1.2.4 Effekterna av cyklisk belastning, försämring på grund av miljöfaktorer och användning samt sannolika därav följande komponentfel får inte leda till att tillförlitligheten i framdrivningssystemet minskar, så att den underskrider en godtagbar hållfasthetsnivå. Alla instruktioner som krävs för att säkerställa fortsatt luftvärdighet i detta avseende måste tillkännages.

1.2.5 Alla erforderliga instruktioner, upplysningar och krav avseende en säker och korrekt samverkan mellan framdrivningssystemet och luftfartyget måste tillkännages.

1.3 System och utrustning (annan än utrustning som inte är fast installerad)

1.3.1 Luftfartygets konstruktion får inte uppvisa egenskaper eller innehålla detaljer som erfarenhetsmässigt har visat sig vara riskabla.

1.3.2 Luftfartyget, inbegripet de system och den utrustning som krävs för bedömningen av typkonstruktionen eller enligt de operativa bestämmelserna, måste kunna fungera som avsett under alla de operativa förhållanden som kan förutses för luftfartygets hela operativa användningsområde och tillräckligt mycket därutöver, samtidigt som systemets eller utrustningens operativa miljö vederbörligen beaktas. System eller utrustning av annat slag som inte krävs för typcertifiering eller enligt de operativa bestämmelserna får inte, vare sig de fungerar som de ska eller inte, minska säkerheten eller negativt påverka något annat systems eller någon annan utrustnings funktion. System och utrustning måste kunna användas utan krav på extraordinär skicklighet eller styrka.

1.3.3 Luftfartygets system och utrustning måste, separat och i förhållande till varandra, vara konstruerade så att det inte kan uppstå ett katastrofalt fel på grund av ett enstaka fel som inte bevisats vara extremt osannolikt, och det måste råda ett omvänt förhållande mellan sannolikheten för att ett fel inträffar och hur allvarliga följderna för luftfartyget och de ombordvarande blir. Med avseende på ovannämnda kriterium för ett enstaka fel ska det accepteras att vederbörlig hänsyn måste tas till luftfartygets storlek och allmänna konstruktion och att detta får hindra att kriteriet för ett enstaka fel uppfylls när det gäller vissa delar och system i helikoptrar och små flygplan.

1.3.4 Information som är nödvändig för att flygningen ska kunna genomföras på ett säkert sätt och information om osäkra förhållanden måste på ett tydligt, konsekvent och entydigt sätt delges besättningen eller i förekommande fall underhållspersonalen. System, utrustning och manöverorgan, inbegripet skyltar och meddelanden, måste vara utformade och placerade så att risken för misstag som kan leda till riskfyllda situationer minimeras.

1.3.5 Konstruktionen måste vara sådan att risken för att luftfartyget och de ombordvarande utsätts för tänkbara hotsituationer, inbegripet hot mot informationssäkerheten, minimeras, både inne i och utanför luftfartyget, inbegripet skydd mot uppkomsten av ett allvarligt fel eller avbrott i någon utrustning som inte är fast installerad.

1.4 Utrustning som inte är fast installerad

1.4.1 Utrustning som inte är fast installerad måste uppfylla sin säkerhetsfunktion eller den funktion som är relevant för säkerheten på avsett sätt under alla förutsebara operativa förhållanden, såvida inte denna funktion även kan uppfyllas med andra medel.

▼B

1.4.2 Utrustning som inte är fast installerad måste kunna användas utan krav på extraordinär skicklighet eller styrka.

1.4.3 Utrustning som inte är fast installerad får inte, vare sig den fungerar som den ska eller inte, minska säkerheten eller negativt påverka någon annan utrustnings, något annat systems eller någon annan anordnings funktion.

1.5 Fortsatt luftvärdighet

1.5.1 Alla nödvändiga dokument, inbegripet instruktioner för fortsatt luftvärdighet, måste upprättas och göras tillgängliga i syfte att säkerställa att luftvärdighetsstandarden för luftfartygstypen och de delar som är förknippade med denna bibehålls under luftfartygets hela operativa livslängd.

1.5.2 Möjligheter måste ges till inspektion, justering, smörjning, borttagande eller ersättande av delar och utrustning som inte är fast installerad i den utsträckning detta är nödvändigt för fortsatt luftvärdighet.

1.5.3 Instruktionerna för fortsatt luftvärdighet måste föreligga i form av en eller flera handböcker efter vad som är lämpligt med avseende på antalet uppgifter som ska lämnas. Handböckerna måste omfatta instruktioner för underhåll och reparationer, serviceinformation, förfaranden vid felsökning och inspektion och vara utformade så att praktiska åtgärder kan vidtas.

1.5.4 Instruktionerna för fortsatt luftvärdighet måste innehålla tidsbegränsningar för luftvärdighet, där varje obligatorisk ersättningsperiod, inspektionsintervall och därmed sammanhängande inspektionsförfarande anges.

2. LUFTVÄRDIGHETSASPEKTER PÅ DRIFTEN AV PRODUKTEN

2.1 Det måste kunna visas att följande krav har beaktats, så att säkerhet kan säkerställas för dem som befinner sig ombord eller på marken när produkten är i drift:

a) Det måste fastställas för vilka användningsområden luftfartyget har godkänts samt vilka begränsningar och uppgifter som krävs för säker användning, bl.a. begränsningar och prestanda under olika miljöförhållanden.

b) Luftfartyget ska kunna styras och manövreras på ett säkert sätt under alla de operativa förhållanden som kan förutses, inbegripet bortfall av ett eller i förekommande fall flera framdrivningssystem, med beaktande av luftfartygets storlek och konfiguration. Vederbörlig hänsyn måste tas till antalet piloter, miljön i cockpit, piloternas arbetsbörda, andra mänskliga faktorer samt vilken fas av flygningen det är och flygningens längd.

c) Det måste vara möjligt att göra en smidig övergång från en fas till en annan under flygningen utan att det under några rimliga operativa förhållanden krävs extraordinär skicklighet, beredskap, styrka eller arbetsinsats från pilotens sida.

d) Luftfartyget måste vara så stabilt att det med beaktande av flygningens fas och flygningens längd inte ställs alltför höga krav på piloten.

e) Förfaranden för normal drift, fel och nödsituationer måste fastställas.

f) Varningssignaler eller andra larmanordningar som syftar till att förhindra avvikelser från normal drift under flygningen och som är lämpliga för luftfartygstypen måste finnas.

g) Luftfartyget och dess system måste vara så beskaffade att det på ett säkert sätt är möjligt att återgå från eventuella extrema förhållanden under en flygning.

▼B

2.2 De operativa begränsningar och andra upplysningar som krävs för säker drift måste göras tillgängliga för besättningsmedlemmarna.

2.3 Driften av produkter får inte utsättas för risker på grund av ogynnsamma externa och interna förhållanden, inbegripet miljöförhållanden.

a) Alltefter typen av flygning gäller särskilt att förhållandena inte får bli osäkra på grund av exponering för sådana fenomen som bl.a. ogynnsam väderlek, blixtar, kollisioner med fåglar, strålningsfält med hög frekvens, ozon osv., som rimligen kan väntas inträffa under drift, varvid luftfartygets storlek och konfiguration ska beaktas.

b) Kabinutrymmet måste, alltefter typen av flygning, ge passagerarna bekvämlighet under transporten och tillräcklig skydd mot eventuella förväntade risker som härrör från flygmanövrer eller leder till nödsituationer, t.ex. eld, rök, giftiga gaser och snabbt tryckfall, varvid luftfartygets storlek och konfiguration ska beaktas. Åtgärder måste vidtas så att de ombordvarande ges alla rimliga möjligheter att undvika allvarliga men och snabbt kan lämna luftfartyget och så att de skyddas från effekterna av bromskrafterna vid en nödlandning på land eller vatten. De ombordvarande måste vid behov genom tydliga och entydiga skyltar eller meddelanden instrueras om ett lämpligt säkerhetsbeteende och få veta var säkerhetsutrustningen är placerad och hur den används på ett riktigt sätt. Erforderlig säkerhetsutrustning måste vara lätt tillgänglig.

c) Besättningens utrymmen måste, alltefter typen av flygning, vara utformade för att underlätta flygningen, bl.a. genom medel som skapar situationsmedvetenhet, och hanteringen av förväntade situationer och nödsituationer. Miljön i besättningens utrymmen får inte äventyra besättningens möjlighet att utföra sina uppgifter och måste vara utformad så att störningar under flygningen och otillbörligt bruk av manöverorganen undviks.

3. ORGANISATIONER (INKLUSIVE FYSISKA PERSONER SOM UTFÖR KONSTRUKTION, PRODUKTION ELLER UNDERHÅLL ELLER HANTERING SOM SYFTAR TILL FORTSATT LUFTVÄRDIGHET)

3.1 Organisationsgodkännanden måste, alltefter typen av verksamhet, utfärdas när följande villkor är uppfyllda:

a) Organisationen måste förfoga över alla erforderliga resurser för arbetets omfattning. Dessa resurser omfattar, men är inte begränsade till, lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.

b) Organisationen måste, alltefter vilken typ av verksamhet som bedrivs och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhetsrisker och sträva efter en kontinuerlig förbättring av systemet.

c) Organisationen ska träffa överenskommelser med andra relevanta organisationer, om så behövs, så att de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga för luftvärdighet stadigvarande uppfylls.

▼B

d) Organisationen ska införa ett system för rapportering av händelser som en del av ledningssystemet enligt punkt b och överenskommelserna enligt punkt c för att bidra till målet att kontinuerligt förbättra säkerheten. Systemet för rapportering av händelser ska vara förenligt med tillämplig unionsrätt.

3.2 För organisationer för utbildning i underhåll är villkoren i punkterna 3.1 c och 3.1 d inte tillämpliga.

3.3 Fysiska personer som utför underhåll måste förvärva och bibehålla en nivå i fråga om teoretiska kunskaper, praktiska färdigheter och erfarenheter som är lämplig för verksamhetstypen.

▼B

BILAGA III

Grundläggande krav för miljökompatibilitet gällande produkter

1. Produkterna måste vara konstruerade för att minimera buller så mycket som möjligt, med beaktande av punkt 4.

2. Produkterna måste vara konstruerade för att minimera utsläpp så mycket som möjligt, med beaktande av punkt 4.

3. Produkterna måste vara konstruerade för att minimera utsläpp genom avdunstning och utsläpp av vätskor, med beaktande av punkt 4.

4. Hänsyn måste tas till eventuella kompromisser mellan konstruktionslösningar som syftar till att minimera buller, utsläpp av olika slag och utsläpp av vätskor.

5. Den totala omfattningen av normala operativa förhållanden och geografiska områden där buller och utsläpp från luftfartyg är av relevans ska beaktas när buller och utsläpp minimeras.

6. Luftfartyget, inbegripet de system och den utrustning som krävs av miljöskyddsskäl, måste vara konstruerat, tillverkat och underhållet för att fungera på avsett sätt under alla förutsägbara operativa förhållanden. Tillförlitligheten måste vara tillfredsställande i förhållande till den avsedda effekten på produktens miljökompatibilitet.

7. Alla instruktioner, förfaranden, resurser, handböcker, begränsningar och inspektioner som behövs för att säkerställa att en luftfartsprodukt fortsätter att uppfylla de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga måste fastställas och tillhandahållas de avsedda användarna på ett tydligt sätt.

8. De organisationer som medverkar i konstruktion, produktion och underhåll av luftfartsprodukter måste

   a) ha alla nödvändiga resurserför att säkerställa att en luftfartsprodukt uppfyller de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, och

   b) träffa överenskommelser med andra berörda organisationer efter behov, för att säkerställa att en luftfartsprodukt uppfyller de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga.

▼B

BILAGA IV

Grundläggande krav för flygbesättning

1. PILOTUTBILDNING

1.1 Allmänt

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.

1.2 Teoretiska kunskaper

En pilot måste förvärva och bibehålla en kunskapsnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva ombord på luftfartyget och som står i proportion till de risker som är knutna till verksamhetstypen. Dessa kunskaper måste minst omfatta följande:

a) Luftfartsrätt.

b) Allmän luftfartygskunskap.

c) Tekniska frågor med anknytning till den berörda luftfartygskategorin.

d) Genomförande och planering av flygningar.

e) Människans prestationsförmåga och begränsningar.

f) Meteorologi.

g) Navigering.

h) Operativa förfaranden, inklusive besättningssamarbete.

i) Flygningens grundprinciper.

j) Kommunikation.

k) Icke-tekniska färdigheter, bl.a. att känna igen och hantera hot och felgrepp.

1.3 Uppvisande och bibehållande av teoretiska kunskaper

1.3.1 Att piloten har förvärvat och bibehållit teoretiska kunskaper måste visas genom fortlöpande bedömning under utbildningens gång och, när detta är lämpligt, genom examinationer.

1.3.2 En lämplig kompetensnivå i fråga om teoretiska kunskaper måste bibehållas. Detta ska visas genom återkommande bedömningar, examinationer, tester eller kontroller. Examinationernas, testernas eller kontrollernas frekvens ska stå i lämplig proportion till verksamhetens risknivå.

1.4 Praktiska färdigheter

En pilot måste förvärva och bibehålla de praktiska färdigheter som är lämpliga för de funktioner som han eller hon ska utöva ombord på luftfartyget. Dessa färdigheter måste stå i proportion till de risker som är knutna till verksamhetstypen och måste, i den mån detta är relevant för de funktioner som han eller hon ska utöva ombord på luftfartyget, omfatta följande:

a) Åtgärder före och under flygning, inbegripet luftfartygsprestanda, bestämning av massa och balans, inspektion och service av luftfartyg, bränsle/energiplanering, väderbedömning, ruttplanering, luftrumsrestriktioner och tillgång till start- och landningsbanor.

▼B

b) Uppträdande på flygplats och i trafikvarv.

c) Förfaranden och försiktighetsåtgärder för att undvika kollisioner.

d) Flygning med hjälp av yttre visuella referenser.

e) Tekniskt möjliga flygmanövrer, inbegripet i kritiska situationer, och kritiska manövrer i samband därmed.

f) Start och landning under normala förhållanden och vid sidvind.

g) Flygning enbart med hjälp av instrument, i den mån detta är relevant för verksamhetstypen.

h) Operativa förfaranden, inbegripet färdigheter i lagarbete och resurshantering, som är relevanta för verksamhetstypen, oavsett om besättningen består av en eller flera personer.

i) Navigering och tillämpning av lufttrafikregler och därmed sammanhängande förfaranden, där så är lämpligt med hjälp av visuella referenser eller navigeringshjälpmedel.

j) Förfaranden vid onormala förhållanden och i nödsituationer, inbegripet simulerade tekniska fel på luftfartygsutrustning.

k) Efterlevnad av förfaranden för flygtrafikledning och flygradiotelefoni.

l) Specifika aspekter för den berörda typen eller klassen av luftfartyg.

m) Ytterligare praktisk utbildning som kan krävas för att minska riskerna i samband med särskilda verksamheter.

n) Icke-tekniska färdigheter, bl.a. att känna igen och hantera hot och felgrepp med användning av en lämplig bedömningsmetod, i samverkan med bedömning av tekniska färdigheter.

1.5 Uppvisande och bibehållande av praktiska färdigheter

1.5.1 En pilot måste visa sin förmåga att utföra åtgärder och manövrer med en kompetensnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva ombord på luftfartyget genom

a) att framföra luftfartyget inom dess begränsningar,

b) att uppvisa gott omdöme och flygsinne,

c) att tillämpa sina kunskaper om flygning,

d) att alltid ha kontroll över luftfartyget på ett sådant sätt att detta garanterar en lyckad utgång för ett förfarande eller en manöver, och

e) icke-tekniska färdigheter, bl.a. att känna igen och hantera hot och felgrepp med användning av en lämplig bedömningsmetod, i samverkan med bedömning av tekniska färdigheter.

1.5.2 En lämplig kompetensnivå i fråga om praktiska färdigheter måste bibehållas. Detta ska visas genom återkommande bedömningar, examinationer, tester eller kontroller. Examinationernas, testernas eller kontrollernas frekvens ska stå i lämplig proportion till verksamhetens risknivå.

▼B

1.6 Språkkunskaper

En pilot måste ha kunskaper i språk på en nivå som är lämplig med tanke på de funktioner som utövas ombord på luftfartyget. Sådana kunskaper ska innefatta

a) förmåga att förstå väderinformationsdokument,

b) förmåga att använda flygkartor för flygning på sträcka samt ut- och inflygningskartor liksom tillhörande dokument med flyginformation, och

c) förmåga att kommunicera med övriga besättningsmedlemmar och med flygtrafiktjänster under en flygnings alla faser, inbegripet förberedelserna, på det språk som används för radiokommunikation under flygningen.

1.7 Utbildningshjälpmedel för flygsimulering

När ett utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD) används i utbildning eller för att visa att en praktisk färdighet har förvärvats eller bibehållits, måste detta hjälpmedel uppfylla 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.

1.8 Utbildningskurs

1.8.1 Utbildningen måste ske genom en utbildningskurs.

1.8.2 En utbildningskurs måste uppfylla följande villkor:

a) En kursplan måste ha upprättats för varje typ av kurs.

b) Utbildningskursen måste, där detta är relevant, indelas i teoretisk utbildning och praktisk flygundervisning (inbegripet syntetisk utbildning).

1.9 Instruktörer

1.9.1 Teoretisk utbildning

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

a) ha lämpliga kunskaper på det område som utbildningen avser, och

b) kunna använda lämpliga undervisningsmetoder.

1.9.2 Flygutbildning och flygsimuleringsutbildning

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

a) uppfylla krav på teoretiska kunskaper och erfarenhet som är lämpliga med tanke på den undervisning som ges,

b) kunna använda lämpliga undervisningsmetoder,

c) ha erfarenhet av att använda metoder för undervisning i de flygmanövrer och flygförfaranden som flygutbildningen är tänkt att avse,

▼B

d) ha visat förmåga att undervisa på de områden där flygutbildning är tänkt att ges, inbegripet instruktioner före och efter flygning samt markinstruktioner, och

e) regelbundet genomgå fortbildning som säkerställer att undervisningen hålls aktuell.

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

1.10 Examinatorer

De personer som ansvarar för att bedöma piloternas färdigheter måste

a) uppfylla de krav som ställs på flyginstruktörer eller flygsimuleringsinstruktörer, och

b) kunna bedöma pilotprestationer och genomföra flygtest och flygkontroller.

2. KRAV PÅ ERFARENHET – PILOTER

En person som agerar som medlem av en flygbesättning, instruktör eller examinator måste förvärva och vidmakthålla tillräcklig erfarenhet för de uppgifter som utförs, såvida inte de genomförandeakter som antagits på grundval av denna förordning föreskriver att sådan kompetens bevisas i enlighet med punkt 1.5.

3. MEDICINSK LÄMPLIGHET – PILOTER

3.1 Medicinska kriterier

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

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

a) utföra de uppgifter som krävs för att framföra ett luftfartyg,

b) vid någon tidpunkt utföra tilldelade uppgifter, eller

c) korrekt uppfatta sin omgivning.

3.1.2 Om fullständig medicinsk lämplighet inte påvisas fullt ut får kompenserande åtgärder som ger likvärdig flygsäkerhet vidtas.

3.2 Flygläkare

En flygläkare måste

a) vara behörig och legitimerad läkare,

▼B

b) ha genomgått utbildning i flygmedicin och regelbunden fortbildning i flygmedicin som säkerställer att bedömningsnormerna hålls aktuella, och

c) ha förvärvat praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet av de förhållanden under vilka piloter utför sina uppgifter.

3.3 Flygmedicinska centrum

Flygmedicinska centrum måste uppfylla följande villkor:

a) Centrumet måste förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess rättigheter. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.

b) Centrumet måste, alltefter vilken typ av verksamhet som bedrivs och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhetsrisker och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.

c) Centrumet ska träffa överenskommelser med andra berörda organisationer, om så behövs, för att säkerställa att dessa krav stadigvarande uppfylls.

4. KABINBESÄTTNINGSMEDLEMMAR

4.1 Allmänt

Kabinbesättningsmedlemmarna måste

a) genomgå regelbunden utbildning och regelbundna kontroller så att de uppnår och bibehåller den kompetensnivå som krävs för att de ska kunna utföra sina säkerhetsuppgifter, och

b) med jämna mellanrum bedömas med avseende på medicinsk lämplighet att på ett säkert sätt utöva de säkerhetsuppgifter som tilldelats. Lämpligheten måste påvisas genom lämplig bedömning baserad på bästa flygmedicinsk praxis.

4.2 Utbildningskurs

4.2.1 Utbildningen måste ske genom en utbildningskurs, när det är lämpligt för typen av verksamhet eller rättigheter.

4.2.2 En utbildningskurs måste uppfylla följande villkor:

a) En kursplan måste ha upprättats för varje typ av kurs.

b) Utbildningskursen måste, där detta är relevant, indelas i teoretisk utbildning och praktisk undervisning (inbegripet syntetisk utbildning).

4.3 Kabinbesättningsinstruktörer

Undervisning måste ges av instruktörer med lämplig behörighet. Dessa instruktörer måste

a) ha lämpliga kunskaper på det område som utbildningen avser,

b) kunna använda lämpliga undervisningsmetoder, och

c) regelbundet genomgå fortbildning som säkerställer att undervisningen hålls aktuell.

▼B

4.4 Kabinbesättningsexaminatorer

De personer som ansvarar för examinering av kabinbesättning måste

a) uppfylla kraven för kabinbesättningsinstruktörer, och

b) kunna bedöma kabinbesättningens förmåga och genomföra examineringar.

5. UTBILDNINGSORGANISATIONER

En utbildningsorganisation som ger pilot- eller kabinbesättningsutbildning måste uppfylla följande krav:

a) Utbildningsorganisationen måste förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess verksamhet. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.

b) Organisationen måste, alltefter vilken typ av utbildning som tillhandahålls och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhetsrisker, inklusive risker rörande försämring av utbildningens standard, och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.

c) Utbildningsorganisationen ska träffa överenskommelser med andra berörda organisationer, om så behövs, så att de angivna kraven stadigvarande uppfylls.

▼B

BILAGA V

Grundläggande krav för flygdrift

1. ALLMÄNT

1.1 En flygning får inte genomföras om inte besättningsmedlemmarna och, i förekommande fall, all övrig operativ personal som är inblandad i förberedelserna och genomförandet känner till de lagar, föreskrifter och förfaranden som är tillämpliga på deras respektive arbetsuppgifter har fastställts för de områden, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar som flygningen omfattar.

1.2 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.

1.3 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.

1.4 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.

1.5 Alla de data, dokument och uppgifter och all den information som behövs för att visa att de villkor som anges i punkt 5.3 är uppfyllda måste sparas för varje flygning och bevaras och skyddas mot otillåten ändring under en minimiperiod som är lämplig med tanke på typen av trafik.

2. FLYGFÖRBEREDELSER

En flygning får inte påbörjas om det inte med rimliga tillgängliga medel har fastställts att samtliga följande villkor är uppfyllda:

a) Lämpliga hjälpmedel som direkt krävs för flygningen och för säker drift av luftfartyget, inbegripet kommunikations- och navigeringshjälpmedel, måste vara tillgängliga under flygningen, med hänsyn tagen till tillgänglig flygbriefingtjänst.

b) Besättningen måste känna till, och passagerarna måste ha informerats om, var relevant nödutrustning är placerad och hur den ska användas. Besättningen och passagerarna måste ges tillgång till tillräcklig information som rör driften och som är specifik för den installerade utrustningen, om nödförfarandena och om användningen av säkerhetsutrustning i kabinutrymmet.

c) Befälhavaren måste vara förvissad om att

i) luftfartyget är luftvärdigt enligt punkt 6,

ii) luftfartyget, om detta krävs, är vederbörligen registrerat och att tillhörande lämpliga certifikat med 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 minimiutrustningslista (MEL) eller likvärdig handling,

▼B

iv) luftfartygets massa och tyngdpunktsläge är sådana att flygningen kan genomföras inom de gränser som anges i luftvärdighetsdokumentationen,

v) allt kabinbagage, allt lastrumsbagage och all last har lastats och säkrats på korrekt sätt, och

vi) luftfartygets driftsbegränsningar enligt punkt 4 inte kommer att överskridas vid något tillfälle under flygningen.

d) 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 potentiellt riskfyllda atmosfäriska förhållanden.

e) Lämpliga kompenserande åtgärder eller beredskapsplaner måste vara tillgängliga för hantering av potentiellt riskfyllda atmosfäriska förhållanden som kan förväntas uppträda under flygningen.

f) 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 flygtrafiktjänster, tillgången till markhjälpmedel och de förfaranden för instrumentflygning som har godkänts av den stat där destinations- och/eller alternativflygplatsen är belägen.

g) Mängderna av bränsle/energi för framdrivning och förnödenheter ombord måste vara tillräckliga för att säkerställa 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 bränsle-/energireserv medföras för oförutsedda händelser. Förfaranden för bränsle-/energihantering under flygning måste fastställas där detta är relevant.

3. FLYGNING

När det gäller flygning måste följande villkor vara uppfyllda:

a) Om det är relevant för typen av luftfartyg, måste varje besättningsmedlem under start och landning och när befälhavaren bedömer att det är nödvändigt av säkerhetsskäl sitta på sin besättningsplats och använda de fasthållningsanordningar som finns.

b) Om det är relevant för typen av luftfartyg, måste alla flygbesättningsmedlemmar som ska tjänstgöra i cockpit befinna sig och förbli på sina platser och ha säkerhetsbältena fastspända, utom i samband med fysiologiska eller operativa behov på marschhöjd.

c) Om det är relevant för typen av luftfartyg och typ av flygning, måste befälhavaren före start och landning, under taxning och när detta av säkerhetsskäl bedöms som nödvändigt se till att varje passagerare sitter ordentligt med säkerhetsbältet fastspänt.

▼B

d) En flygning måste genomföras på ett sådant sätt att lämplig separation till andra luftfartyg bibehålls och lämplig hinderfrihet råder under alla faser av flygningen. Avstånden måste minst vara de som krävs enligt gällande trafikregler för luftfart, alltefter typen av flygning.

e) 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.

f) I en nödsituation måste befälhavaren se till att alla passagerare instrueras om de nödåtgärder som föranleds av omständigheterna.

g) Befälhavaren måste vidta alla erforderliga åtgärder för att minimera konsekvenserna för flygningen av att passagerare uppträder störande.

h) Ett luftfartyg får inte taxas inom färdområdet på en flygplats och dess rotor får inte roteras med motorkraft, såvida inte personen vid manöverorganen har lämplig kompetens.

i) De tillämpliga förfarandena för bränsle-/energihantering under flygning måste i förekommande fall följas.

4. LUFTFARTYGETS PRESTANDA OCH DRIFTSBEGRÄNSNINGAR

4.1 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.

4.2 Trots punkt 4.1 kan en tillfällig flygning med helikopter genom det begränsande området i H/V-diagrammet tillåtas, förutsatt att säkerhet säkerställs.

4.3 Luftfartyget måste framföras i enlighet med gällande miljödokumentation.

4.4 En flygning får inte påbörjas eller fortsätta om inte beräknade prestanda för luftfartyget, med hänsyn tagen till alla faktorer som i betydande grad påverkar dess prestandanivå, gör det möjligt att genomföra alla faser av flygningen inom gällande avstånd/områden och hinderfrihet för den planerade operativa massan. Prestandafaktorer som i betydande grad påverkar landning, flygning och inflygning/landning, är framför allt följande:

a) Operativa förfaranden.

b) Flygplatsens tryckhöjd.

c) Väderförhållanden (temperatur, vind, nederbörd och synvidd).

d) Start-/landningsområdets storlek, lutning och skick.

e) Flygkroppens, motorernas eller systemens skick, med hänsyn tagen till eventuell förslitning.

▼B

4.5 Sådana faktorer måste beaktas direkt som driftsparametrar eller indirekt i form av toleranser eller marginaler, som alltefter typen av flygning kan användas i beräkningen av prestandauppgifter.

5. INSTRUMENT, UPPGIFTER OCH UTRUSTNING

5.1 Ett luftfartyg måste vara försett med all navigerings- och kommunikationsutrustning och annan utrustning som är nödvändig för den avsedda flygningen, med hänsyn tagen till gällande luftfartsbestämmelser och trafikregler för luftfart under varje fas av flygningen.

5.2 Ett luftfartyg måste, i den mån detta är relevant, vara försett med all nödvändig säkerhetsutrustning, medicinsk utrustning, utrymningsutrustning och överlevnadsutrustning, med hänsyn tagen till de risker som är knutna till flygområdena, de sträckor som ska flygas, flyghöjden och flygningens varaktighet.

5.3 Alla uppgifter som är nödvändiga för besättningens genomförande av flygningen måste vara uppdaterade och vara tillgängliga ombord på luftfartyget, med hänsyn tagen till gällande luftfartsbestämmelser och trafikregler för luftfart samt till aktuella flyghöjder och flygområden.

6. FORTSATT LUFTVÄRDIGHET OCH MILJÖKOMPATIBILITET FÖR PRODUKTER

6.1 Luftfartyget får inte framföras om inte

a) luftfartyget är luftvärdigt och i skick för säker och miljökompatibel drift,

b) erforderlig drifts- och nödutrustning för den avsedda flygningen är i funktionsdugligt skick,

c) luftfartygets luftvärdighetsdokumentation och, om tillämpligt, miljövärdighetsbevis (buller) är giltiga, och

d) underhåll av luftfartyget har utförts i enlighet med tillämpliga krav.

6.2 Före varje flygning eller serie av på varandra följande flygningar måste luftfartyget inspekteras, genom kontroll före flygning, så att det kan fastställas om det är i skick för den avsedda flygningen.

6.3 Luftfartyget får inte framföras om det inte har godkänts av behöriga personer eller organisationer efter underhåll. Den undertecknade godkännandeförklaringen måste framför allt innehålla grundläggande information om det utförda underhållet.

6.4 Dokumentation som är nödvändig för att påvisa luftfartygets luftvärdighet och miljökompatibilitet måste bevaras och skyddas mot otillåten ändring under den tid som motsvarar de tillämpliga kraven för fortsatt luftvärdighet, till dess att informationen i den har ersatts av ny information som har likvärdig omfattning och är lika detaljerad, dock inte mindre än 24 månader.

6.5 Alla modifieringar och reparationer måste överensstämma med de grundläggande kraven avseende luftvärdighet och i förekommande fall miljökompatibilitet för produkter. De underlagsuppgifter som styrker överensstämmelsen med luftvärdighetskraven och kraven på miljökompatibilitet för produkter måste sparas och skyddas mot otillåten ändring.

▼B

6.6 Det är luftfartygsoperatörens ansvar att se till att en tredje part som utför underhållet uppfyller operatörens säkerhets- och skyddskrav.

7. BESÄTTNINGSMEDLEMMAR

7.1 Besättningens antal och sammansättning måste bestämmas med hänsyn tagen till följande:

a) Luftfartygets certifieringsbegränsningar, inbegripet i förekommande fall den relevanta demonstrationen av nödutrymning.

b) Luftfartygets konfiguration.

c) Trafikens typ och varaktighet.

7.2 Befälhavaren måste ha befogenhet att utfärda alla order och vidta alla lämpliga åtgärder för att genomföra flygningen och garantera säkerheten för luftfartyget och för ombordvarande personer och/eller egendom.

7.3 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.

7.4 Utan att det påverkar tillämpningen av punkt 8.12 får situationer av nödkaraktär eller onormala situationer simuleras när andra personer medförs ombord endast om dessa personer vederbörligen har informerats och är medvetna om de därmed sammanhängande riskerna innan de går ombord.

7.5 Ingen besättningsmedlem får låta sina arbetsprestationer eller sitt beslutsfattande försämras i sådan grad att flygsäkerheten äventyras på grund av effekterna av trötthet, med beaktande av bl.a. ackumulerad trötthet, sömnbrist, antal genomförda flygningar, nattjänstgöring eller byte av tidszon. Viloperioderna måste vara tillräckligt långa för att besättningsmedlemmarna ska kunna komma över effekterna av de tidigare arbetsuppgifterna och vara väl utvilade då nästa flygtjänstperiod påbörjas.

7.6 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, medicinering, sjukdom eller andra liknande orsaker.

8. YTTERLIGARE KRAV FÖR KOMMERSIELL LUFTTRANSPORT OCH ANNAN VERKSAMHET SOM OMFATTAS AV KRAV PÅ CERTIFIERING ELLER DEKLARATION OCH SOM UTFÖRS MED FLYGPLAN, HELIKOPTRAR ELLER TILTROTORLUFTFARTYG

8.1 Verksamheten får inte utföras om inte följande villkor är uppfyllda:

a) Luftfartygsoperatören måste, direkt eller genom avtal med tredje part, förfoga över de resurser som är erforderliga med tanke på verksamhetens omfattning. Dessa resurser ska bestå av, men inte begränsas till, följande: luftfartyg, lämpliga lokaler, förvaltningsstruktur, personal, utrustning, dokumentering av uppgifter, förpliktelser och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.

▼B

b) Luftfartygsoperatören får enbart anlita personal med lämplig behörighet och utbildning samt måste genomföra och upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram för besättningsmedlemmar och övrig berörd personal som är nödvändiga för att säkerställa att deras certifikat, behörigheter och kvalifikationer är aktuella.

c) Luftfartygsoperatören måste, alltefter vilken typ av verksamhet som bedrivs och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhetsrisker och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.

d) Luftfartygsoperatören ska införa ett system för rapportering av händelser som en del av ledningssystemet enligt led c för att bidra till målet att kontinuerligt förbättra säkerheten. Systemet för rapportering av händelser ska vara förenligt med tillämplig unionsrätt.

8.2 Verksamheten får endast utföras i enlighet med en luftfartygsoperatörs drifthandbok. Denna handbok måste innehålla alla instruktioner, uppgifter och förfaranden avseende samtliga operativa luftfartyg som är nödvändiga för att den operativa personalen ska kunna utföra sina uppgifter. Begränsningar som avser flygtid, flygtjänstgöringsperioder och viloperioder för besättningsmedlemmarna måste anges. Drifthandboken och de revideringar som görs av denna måste stå i överensstämmelse med den godkända flyghandboken och vid behov ändras.

8.3 Luftfartygsoperatören ska i lämplig omfattning fastställa förfaranden som minimerar konsekvenserna för flygtrafikens säkerhet av att passagerare uppträder störande.

8.4 Luftfartygsoperatören måste utarbeta och upprätthålla program för luftfartsskydd som är anpassade till luftfartyget och typen av flygning och som särskilt omfattar följande:

a) Säkerheten i cockpit.

b) Checklista för genomsökning av luftfartyget.

c) Utbildningsprogram.

d) Skydd av elektroniska system och datorsystem i syfte att förhindra att ingrepp i och skadegörelse på systemen sker avsiktligt eller icke avsiktligt.

8.5 Om sådana åtgärder för luftfartsskydd kan ha en negativ inverkan på driftsäkerheten, måste riskerna bedömas och lämpliga förfaranden utarbetas med syftet att minska säkerhetsriskerna, vilket kan innebära att specialutrustning behöver användas.

8.6 Luftfartygsoperatören måste utse en av piloterna i flygbesättningen till befälhavare.

8.7 Trötthet måste förhindras genom ett system för förebyggande av trötthet. För en flygning eller en serie av flygningar måste ett sådant system omfatta flygtid, flygtjänstgöringsperioder, tjänstgöringsperioder och anpassade viloperioder. Begränsningarna i systemet för förebyggande av trötthet måste fastställas med hänsyn tagen till alla relevanta faktorer som bidrar till trötthet, i synnerhet antalet genomförda flygningar, passering av tidszoner, sömnbrist, störd dygnsrytm, nattjänstgöring, positionering, sammanlagd tjänstgöringstid för vissa tidsperioder, fördelningen av tilldelade uppgifter mellan besättningsmedlemmarna och tillgången till utökade besättningar.

▼B

8.8 Luftfartygsoperatören ska säkerställa att de uppgifter som anges i punkt 6.1 och de uppgifter som beskrivs i punkterna 6.4 och 6.5 ombesörjs av en organisation med ansvar för fortsatt luftvärdighet, vilken måste uppfylla kraven i bilaga II punkt 3.1 och bilaga III punkterna 7 och 8.

8.9 Luftfartygsoperatören ska säkerställa att den godkännandeförklaring som krävs enligt punkt 6.3 är utfärdad av en organisation som är behörig att utföra underhåll av produkter, delar och utrustning som inte är fast installerad. Denna organisation ska uppfylla kraven i bilaga II punkt 3.1.

8.10 Den organisation som avses i punkt 8.8 ska upprätta en organisationshandbok, som berörd personal kan använda och få vägledning av, vilken ska innehålla en beskrivning av organisationens samtliga förfaranden för fortsatt luftvärdighet.

8.11 Det måste finnas ett system med checklistor, som besättningsmedlemmarna om tillämpligt 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.

8.12 Situationer av nödkaraktär eller onormala situationer får inte simuleras när luftfartyget har passagerare eller last ombord.

▼B

BILAGA VI

Grundläggande krav för behöriga organ

1. Det behöriga organet, dess chef och den personal som ansvarar för certifiering och tillsyn får varken direkt eller som ombud medverka i konstruktion, produktion, marknadsföring eller underhåll av produkter, delar, utrustning som inte är fast installerad, komponenter eller system och inte heller i driften, underhållet eller användningen av dem. Detta utesluter inte möjligheten till utbyte av teknisk information mellan de berörda organisationerna och det behöriga organet.

   Första stycket ska inte hindra en organisation som bildats med målsättningen att främja flygsport eller fritidsflyg från att kunna få ackreditering som ett behörigt organ, under förutsättning att organisationen på ett tillfredsställande sätt kan visa för den ackrediterande myndigheten att den har vidtagit lämpliga åtgärder för att förebygga intressekonflikter.

2. Det behöriga organet och den personal som ansvarar för certifiering och tillsyn ska utföra sitt arbete med största möjliga yrkesintegritet och tekniska kompetens och ska stå fria från alla typer av påtryckningar och incitament, särskilt av ekonomisk art, som skulle kunna påverka deras bedömning och beslut eller resultaten av deras certifiering och tillsyn, särskilt från personer eller grupper av personer som påverkas av resultaten.

3. Det behöriga organet ska förfoga över den personal och de medel som behövs för att det på ett adekvat sätt ska kunna utföra de tekniska och administrativa uppgifterna i samband med certifieringen och tillsynen; det ska också ha tillgång till nödvändig materiel för extraordinära kontroller.

4. Det behöriga organet och dess personal med ansvar för undersökningar ska ha

   a) god teknisk yrkesutbildning eller tillräckliga expertkunskaper inhämtade genom erfarenhet av relevant verksamhet,

   b) tillfredsställande kännedom om kraven för det certifierings- och tillsynsarbete de utför och tillräcklig erfarenhet av sådant arbete,

   c) nödvändig skicklighet för att kunna upprätta utlåtanden, protokoll och rapporter som visar att certifiering och tillsyn har utförts.

5. Opartiskheten hos den personal som ansvarar för certifiering och tillsyn måste garanteras. Deras ersättning ska inte vara beroende av antalet undersökningar som utförs eller av resultaten av dessa.

6. Det behöriga organet måste teckna en ansvarsförsäkring, såvida inte medlemsstaten övertar ansvaret i enlighet med sin nationella rätt.

7. Det behöriga organets personal måste iaktta tystnadsplikt i fråga om all information den förvärvar vid utövandet av sina uppgifter inom ramen för denna förordning.

▼B

BILAGA VII

Grundläggande krav för flygplatser

1. FYSISKA EGENSKAPER, INFRASTRUKTUR OCH UTRUSTNING

1.1 Färdområde

1.1.1 En flygplats ska ha ett avsett område för start och landning av luftfartyg, som uppfyller följande villkor:

a) Start- och landningsområdet ska ha lämpliga dimensioner och egenskaper för de luftfartyg som är tänkta att utnyttja anläggningen.

b) Start och landningsområdet ska i förekommande fall ha en bärighet som är tillräcklig för att klara upprepad användning av de luftfartyg det är avsett för. De områden som inte är avsedda för upprepade rörelser behöver endast ha bärighet för luftfartygen.

c) Start- och landningsområdet ska vara utformat så att vatten rinner av och så att man förhindrar att kvarstående vatten utgör en oacceptabel risk för luftfartygsoperationer.

d) Lutning och variationer i lutningen på start- och landningsområdet ska inte skapa en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.

e) Områdets ytegenskaper ska vara lämpliga för de luftfartyg det är avsett för.

f) Start- och landningsområdet ska vara fritt från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.

1.1.2 Om det finns flera olika avsedda start- och landningsområden, ska de vara utformade så att de inte skapar en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.

1.1.3 Det avsedda start- och landningsområdet ska omges av fastställda säkerhetsområden. Dessa områden är avsedda att skydda luftfartyg som flyger över dem under start- och landningsoperationer eller minska konsekvenserna av för låg inflygning eller av att de åker av sidan eller slutet på start- och landningsbanan och de ska uppfylla följande villkor:

a) Dessa områden ska ha dimensioner som är lämpliga för de luftfartygsoperationer som är förväntade.

b) Lutning och variationer i lutningen på dessa områden ska inte skapa en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.

c) Områdena ska vara fria från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna. Detta ska inte utesluta att bräcklig utrustning placeras inom dessa områden, om det krävs för luftfartygsoperationerna.

d) Vart och ett av dessa områden ska ha en bärighet som är tillräcklig för dess syfte.

▼B

1.1.4 De områden på flygplatsen, med tillhörande omedelbara omgivningar, som ska användas för taxning eller parkering av luftfartyg ska vara utformade så att de medger en säker användning av de luftfartyg som förväntas utnyttja den aktuella anläggningen under alla planerade förhållanden och ska uppfylla följande villkor:

a) Områdena ska ha en bärighet som är tillräcklig för att klara upprepad användning av de luftfartyg de är avsedda för, med undantag av de områden som är avsedda endast för tillfällig användning och som endast behöver ha bärighet för luftfartyget.

b) Områdena ska vara utformade så att vatten rinner av och så att man undviker att kvarstående vatten utgör en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.

c) Lutning och variationer i lutningen på dessa områden ska inte skapa en oacceptabel risk för luftfartygsoperationerna.

d) Dessa områden ska ha sådana ytegenskaper att de är anpassade för de luftfartyg de är avsedda för.

e) Områdena ska vara fria från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartygen. Detta ska inte utesluta parkeringsutrustning som krävs för området i särskilt angivna positioner eller zoner.

1.1.5 Övrig infrastruktur som är avsedd att användas av luftfartyget ska vara utformad så att användning av den inte skapar en oacceptabel risk för luftfartyg som utnyttjar den.

1.1.6 Konstruktioner, byggnader, utrustning eller upplag ska vara placerade och utformade så att de inte skapar en oacceptabel risk för luftfartygens operationer.

1.1.7 Lämpliga åtgärder ska vidtas för att förhindra att obehöriga personer, fordon eller djur som är tillräckligt stora för att utgöra en oacceptabel risk för luftfartygen kommer in på färdområdet, utan att det påverkar tillämpliga nationella eller internationella djurskyddsbestämmelser.

1.2 Hinderfrihet

1.2.1 För att skydda luftfartyg som närmar sig en flygplats för att landa eller som ska starta från en flygplats, ska flygvägar eller områden för inflygning och utflygning inrättas. Sådana flygvägar eller områden ska ge luftfartygen tillräcklig hinderfrihet i området som omger flygplatsen, varvid vederbörlig hänsyn ska tas till lokala fysiska förhållanden.

1.2.2 Sådan hinderfrihet ska vara anpassad för flygningens fas och den typ av operation som utförs. De ska även ta hänsyn till den utrustning som används för att bestämma luftfartygets position.

1.3 Säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning, inklusive visuella och icke-visuella hjälpmedel

1.3.1 Hjälpmedlen ska vara lämpliga för det avsedda syftet, lätta att känna igen och ge entydig information till användaren under alla planerade operativa förhållanden.

1.3.2 Den säkerhetsrelaterade flygplatsutrustningen ska fungera på det vis som är avsett under förväntade operativa förhållanden. Under operativa förhållanden eller vid ett eventuellt fel får den säkerhetsrelaterade flygplatsutrustningen inte orsaka några oacceptabla risker för flygsäkerheten.

▼B

1.3.3 Hjälpmedlen och deras system för elförsörjning ska vara utformade så att eventuella fel inte resulterar i att brukaren får olämplig, vilseledande eller otillräcklig information eller att en grundläggande tjänst avbryts.

1.3.4 Lämpliga skyddsåtgärder ska vidtas för att undvika skador eller störningar på sådana hjälpmedel.

1.3.5 Strålningskällor eller rörliga eller fasta föremål ska inte störa eller negativt påverka prestanda för systemen för aeronautisk kommunikation, navigering eller övervakning.

1.3.6 Information om drift och användning av den säkerhetsrelaterade flygplatsutrustningen ska göras tillgänglig för berörd personal, inklusive tydliga indikationer om de förhållanden som kan orsaka oacceptabla risker för flygsäkerheten.

1.4 Flygplatsdata

1.4.1 Uppgifter om flygplatsen och tillgängliga tjänster ska sammanställas och hela tiden uppdateras.

1.4.2 Uppgifterna ska vara korrekta, läsbara, kompletta och otvetydiga. Autenticitet och lämpliga integritetsnivåer ska bibehållas.

1.4.3 Uppgifterna ska i god tid göras tillgängliga för brukare och relevanta leverantörer av flygtrafiktjänster via en tillräckligt säker och snabb metod för kommunikation.

2. DRIFT OCH LEDNING

2.1 Flygplatsoperatörens ansvar

Flygplatsoperatören har ansvaret för flygplatsens drift. Flygplatsoperatören har följande skyldigheter:

a) Flygplatsoperatören ska, antingen direkt eller via överenskommelser med tredje part, ha tillgång till alla de resurser som krävs för att luftfartyg ska kunna utnyttja flygplatsen på ett säkert sätt. Dessa resurser ska omfatta, men är inte begränsade till, anläggningar, personal, utrustning och materiel, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och förande av register.

b) Flygplatsoperatören ska bekräfta att kraven i punkt 1 alltid uppfylls eller vidta lämpliga åtgärder för att reducera risken förbunden med bristande överensstämmelse. Förfaranden ska utarbetas och tillämpas för att se till att alla brukare i tid blir medvetna om sådana åtgärder.

c) Flygplatsoperatören ska, antingen direkt eller genom överenskommelser med tredje part, utarbeta och införa ett lämpligt program för att hantera riskerna i samband med vilda djur på flygplatsen.

d) Flygplatsoperatören ska, antingen direkt eller via överenskommelser med tredje part, säkerställa att förflyttningen av fordon och personer inom färdområdet och andra operativa områden samordnas med luftfartygens rörelser för att undvika kollisioner och skador på luftfartygen.

e) Flygplatsoperatören ska säkerställa att förfaranden för att minska riskerna i samband med flygplatsens verksamhet under vinterförhållanden, under svåra väderförhållanden, försämrad sikt eller på natten vid behov utarbetas och tillämpas.

f) Flygplatsoperatören ska vidta åtgärder tillsammans med andra relevanta organisationer för att säkerställa fortsatt överensstämmelse med de grundläggande krav för flygplatser som fastställs i denna bilaga. Dessa organisationer inkluderar, men är inte begränsade till, luftfartygsoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänster, leverantörer av marktjänster, leverantörer av ledningstjänst för trafik på plattan och andra organisationer vars aktiviteter eller produkter kan påverka luftfartygens säkerhet.

▼B

g) Flygplatsoperatören ska kontrollera att de organisationer som ansvarar för lagring av bränsle/energi för framdrivning och tankning av luftfartyg har rutiner som säkerställer att luftfartygen erhåller rent bränsle/energi för framdrivning av rätt sammansättning.

h) Manualer för drift och underhåll av flygplatsutrustningen ska vara tillgängliga, utnyttjas i praktiken och innehålla underhålls- och reparationsinstruktioner, serviceinformation, felsökning och inspektionsförfaranden.

i) Flygplatsoperatören ska, antingen direkt eller genom överenskommelser med tredje part, utarbeta och införa en plan för flygplatsen som omfattar nödsituationer som kan uppkomma på flygplatsen eller i dess omedelbara närhet. Planen ska på lämpligt sätt samordnas med den plan för nödsituationer som upprättats på lokal nivå.

j) Flygplatsoperatören ska, antingen direkt eller via överenskommelser med tredje part, säkerställa att flygplatsen erbjuder ändamålsenliga räddnings- och brandbekämpningstjänster. Sådana tjänster ska reagera på ett tillbud eller ett haveri tillräckligt snabbt och ska minst omfatta utrustning, släckmedel och tillräcklig personal.

k) Flygplatsoperatören ska enbart utnyttja utbildad och kvalificerad personal för drift och underhåll av flygplatsen och ska, antingen direkt eller via överenskommelser med tredje part, genomföra och upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram för att bibehålla en hög kompetensnivå hos all relevant personal.

l) Flygplatsoperatören ska säkerställa att alla personer som beviljas tillträde till färdområdet eller andra operativa områden utan ledsagare är lämpligt utbildade och har behörighet för sådant tillträde.

m) Brand- och räddningspersonalen ska ha rätt utbildning och vara behörig att arbeta i flygplatsmiljön. Flygplatsoperatören ska, antingen direkt eller genom överenskommelser med tredje part, införa och upprätthålla utbildnings- och kontrollprogram som hela tiden säkerställer denna personals kompetens.

n) All brand- och räddningspersonal som kan få till uppgift att agera i händelse av en nödsituation i samband med luftfart ska med jämna mellanrum visa medicinsk lämplighet att på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina funktioner med hänsyn till typen av aktivitet. I detta sammanhang innebär medicinsk lämplighet, som omfattar såväl fysisk som psykisk hälsa, att vederbörande inte lider av någon sjukdom eller något funktionshinder som skulle kunna göra personen i fråga oförmögen att

— utföra de uppgifter som krävs för att arbeta i nödsituationer i samband med luftfart,

— vid varje tidpunkt utföra tilldelade uppgifter, eller

— på ett korrekt sätt uppfatta sin omgivning.

2.2 Ledningssystem

2.2.1 Flygplatsoperatören ska, alltefter vilken typ av verksamhet som bedrivs och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhetsrisker och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.

▼B

2.2.2 Flygplatsoperatören ska införa ett system för rapportering av händelser som en del av ledningssystemet enligt punkt 2.2.1 för att bidra till målet att kontinuerligt förbättra säkerheten. Analysen av informationen från detta system för rapportering av händelser ska om tillämpligt omfatta de berörda parter som anges i punkt 2.1 f. Systemet för rapportering av händelser ska vara förenligt med tillämplig unionsrätt.

2.2.3 Flygplatsoperatören ska utarbeta en manual för flygplatsen och driva flygplatsen i enlighet med manualen. En sådan manual ska innehålla alla nödvändiga instruktioner, upplysningar och förfaranden för flygplatsen, ledningssystemet och för hur den operativa personalen och underhållspersonalen ska fullgöra sina skyldigheter.

3. FLYGPLATSERNAS OMGIVNING

3.1.1 Luftrummet kring flygplatsens färdområden ska skyddas från hinder, så att luftfartygens avsedda operationer på flygplatsen kan utföras utan att olika hinder kring flygplatsen skapar oacceptabla risker. Hinderövervakningsytor ska därför utvecklas, införas och hela tiden övervakas för att identifiera intrång.

3.1.2 Alla intrång på dessa ytor kommer att kräva en undersökning om huruvida föremålet i fråga utgör en oacceptabel risk eller inte. Varje föremål som innebär en oacceptabel risk ska avlägsnas eller lämpliga mildrande åtgärder vidtas för att skydda luftfartyg som använder flygplatsen.

3.1.3 Alla kvarstående hinder ska offentliggöras och vid behov märkas ut och, om nödvändigt, synliggöras med ljus.

3.2 Faror som avser mänskliga aktiviteter och markanvändning, till exempel sådant som anges i följande förteckning, ska övervakas. Riskerna som de orsakar ska värderas och mildras på lämpligt sätt. Detta gäller

a) all exploatering eller förändring av markanvändningen inom flygplatsens lokalområde,

b) risken för turbulens orsakad av hinder,

c) användning av farliga, förvirrande och missledande ljus,

d) risken för bländning från stora och kraftigt reflekterande ytor,

e) tillkomsten av områden som kan uppmuntra aktiviteter från vilda djur i närheten av flygplatsens färdområde, eller

f) källor till osynlig strålning eller förekomsten av rörliga eller fasta föremål som kan störa eller negativt påverka prestanda hos systemen för aeronautisk kommunikation, navigering eller övervakning.

3.3 Medlemsstaterna ska säkerställa att en plan för nödsituationer upprättas för nödsituationer i samband med luftfart som inträffar i flygplatsens närhet.

4. MARKTJÄNSTER

4.1 Ansvar hos leverantörer av marktjänster

Leverantören av marktjänster ansvarar för att dennes verksamhet vid flygplatsen utförs på ett säkert sätt. Leverantören har följande skyldigheter:

a) Leverantören ska förfoga över alla erforderliga resurser för att tjänsterna ska kunna tillhandahållas på flygplatsen på ett säkert sätt. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, lämpliga lokaler, personal, utrustning och materiel.

▼B

b) Leverantören ska följa de förfaranden som anges i flygplatsmanualen, däribland de förfaranden som rör förflyttning av dennes fordon, utrustning och personal samt risker i samband med flygplatsens verksamhet under vinterförhållanden, på natten och under svåra väderförhållanden.

c) Leverantören ska tillhandahålla marktjänster i enlighet med förfarandena för och instruktionerna från den luftfartygsoperatör som den tillhandhåller tjänsterna till.

d) Leverantören ska säkerställa att manualer för drift och underhåll av marktjänstutrustningen finns tillgängliga, utnyttjas i praktiken och innehåller drifts-, underhålls- och reparationsinstruktioner, serviceinformation, felsökning och inspektionsförfaranden.

e) Leverantören ska enbart utnyttja lämpligt utbildad och kvalificerad personal och ska säkerställa att utbildnings- och kontrollprogram genomförs och upprätthålls för att bibehålla en hög kompetensnivå hos all relevant personal.

f) Leverantören ska säkerställa att dess personal är fysiskt och psykiskt lämpliga att utföra sina uppgifter på ett tillfredsställande sätt, med beaktande av typen av verksamhet och framför allt dess potentiella effekter på säkerheten och det säkerhetsrelaterade skyddet.

4.2 Ledningssystem

4.2.1 Leverantören ska, alltefter vilken typ av verksamhet som bedrivs och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem för att säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhetsrisker och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system. Detta system ska samordnas med flygplatsoperatörens ledningssystem.

4.2.2 Leverantören ska införa ett system för rapportering av händelser som en del av ledningssystemet enligt punkt 4.2.1 för att bidra till målet att kontinuerligt förbättra säkerheten. Utan att det påverkar andra rapporteringsskyldigheter ska leverantören överföra alla händelser till flygplatsoperatörens och luftfartygsoperatörens rapporteringssystem, och i förekommande fall till det system som tillhör leverantören av flygtrafikledningstjänster. Systemet för rapportering av händelser ska vara förenligt med tillämplig unionsrätt.

4.2.3 Leverantören ska utarbeta en manual för marktjänster och arbeta i enlighet med manualen. En sådan manual ska innehålla alla nödvändiga instruktioner, all upplysningar och förfaranden för tjänsterna, ledningssystemet och för att den personal som utför tjänsterna ska kunna utföra sina uppgifter.

5. LEDNINGSTJÄNSTER FÖR TRAFIK PÅ PLATTAN

5.1 Leverantören av ledningstjänster för trafik på plattan ska tillhandahålla sina tjänster i enlighet med de driftsförfaranden som anges i flygplatsmanualen.

5.2 Leverantören av ledningstjänster för trafik på plattan ska, alltefter den verksamhet som bedrivs och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem, däribland säkerhetsledning, för att säkerställa att de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga uppfylls.

5.3 Leverantören av ledningstjänster för trafik på plattan ska upprätta formella överenskommelser med flygplatsoperatören och leverantören av flygtrafikledningstjänster som beskriver omfattningen på de tjänster som ska tillhandahållas.

▼B

5.4 Leverantören av ledningstjänster för trafik på plattan ska införa ett system för rapportering av händelser som en del av ledningssystemet enligt punkt 5.2 för att bidra till målet att kontinuerligt förbättra säkerheten. Utan att det påverkar andra rapporteringsskyldigheter ska leverantören överföra alla händelser till flygplatsoperatörens rapporteringssystem och i förekommande fall till det system som tillhör leverantören av flygtrafikledningstjänster.

5.5 Leverantören av ledningstjänster för trafik på plattan ska delta i de säkerhetsprogram som flygplatsoperatören har inrättat.

6. ÖVRIGT

Utan att det påverkar luftfartygsoperatörens ansvar ska flygplatsoperatören, med undantag av nödsituationer som innebär att luftfartyg omdirigeras till en annan flygplats eller under andra förhållanden som ska anges i varje enskilt fall, säkerställa att en flygplats eller delar av flygplatsen inte används av luftfartyg för vilka flygplatsens konstruktion och driftsrutiner inte normalt är avsedda.

▼B

BILAGA VIII

Grundläggande krav för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) samt flygledare

1. LUFTRUMSANVÄNDNING

1.1 Alla luftfartyg, förutom de som är verksamma inom de aktiviteter som nämns i artikel 2.3 a, ska under alla skeden av en flygning eller på ett färdområde på en flygplats användas i enlighet med gemensamma allmänna operativa bestämmelser och alla eventuella tillämpliga procedurer som fastställts för luftrumsanvändningen.

1.2 Alla luftfartyg, förutom de som är verksamma inom aktiviteter som nämns i artikel 2.3 a, ska vara utrustade med de komponenter som krävs och användas i enlighet med det. Komponenter som används inom systemet för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) ska också uppfylla kraven i punkt 3.

2. TJÄNSTER

2.1 Information och uppgifter till luftrumsanvändare för flygtrafik

2.1.1 De uppgifter som används som källa för luftfartsinformation ska vara av tillfredsställande kvalitet, fullständiga, aktuella och tillhandahållas vid rätt tidpunkt.

2.1.2 Luftfartsinformationen ska vara korrekt, fullständig, aktuell och otvetydig, komma från en legitim källa, uppvisa tillfredsställande integritet samt levereras i ett för användarna ändamålsenligt format.

2.1.3 Spridningen av sådan luftfartsinformation till luftrumsanvändarna ska ske vid rätt tidpunkt, med tillräckligt tillförlitliga och snabba kommunikationsmetoder, som är skyddade mot avsiktliga och oavsiktliga störningar och förvanskningar.

2.2 Flygväderinformation

2.2.1 De uppgifter som används som källa för flygväderinformation för luftfart ska vara av tillfredsställande kvalitet, fullständiga och aktuella.

2.2.2 Flygväderinformationen för luftfart ska så långt som möjligt vara exakt, fullständig, aktuell och otvetydig och uppvisa tillfredsställande integritet för att uppfylla luftrumsanvändarnas behov. Flygväderinformation för luftfart ska komma från en legitim källa.

2.2.3 Spridningen av sådan flygväderinformation för luftfart till luftrumsanvändarna ska ske vid rätt tidpunkt, med tillräckligt tillförlitliga och snabba kommunikationsmetoder som är skyddade mot störningar och förvanskningar.

2.3 Flygtrafikledningstjänster

2.3.1 Uppgifter som används som källa för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster ska vara korrekta, fullständiga och aktuella.

2.3.2 Tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster ska vara tillräckligt exakt, fullständigt, aktuellt och otvetydigt för att uppfylla luftrumsanvändarnas säkerhetsbehov.

2.3.3 Automatiserade verktyg som tillhandahåller information eller rådgivning till användarna ska vara ändamålsenligt utformade, producerade och underhållna för att säkerställa att de kan uppfylla sitt avsedda syfte.

▼B

2.3.4 Flygkontrolltjänster och därmed sammanhängande processer ska tillhandahålla ändamålsenlig separation mellan luftfartyg och på manöverområdet förhindra kollisioner mellan luftfartyg och hinder samt vid behov bistå med skydd mot andra luftburna faror samt säkerställa en omedelbar samordning med alla berörda användare och intilliggande luftrumsvolymer.

2.3.5 Kommunikationen mellan flygtrafikledning och luftfartyg och mellan berörda flygtrafikledningsenheter ska ske vid rätt tidpunkt, vara tydlig, korrekt och otvetydig, skyddad mot interferens och vara allmänt förstådd och, i tillämpliga fall, erkänd bland alla berörda aktörer.

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

▼M3

2.3a. Datatjänster för flygtrafiktjänst

2.3a.1. De flygtrafikdata som samlas in ska vara av tillfredsställande kvalitet, fullständiga och aktuella, komma från en legitim källa och tillhandahållas vid rätt tidpunkt.

2.3a.2. Datatjänsterna för flygtrafiktjänst ska uppnå och upprätthålla en tillräcklig kapacitetsnivå, vad gäller tillgänglighet, integritet, kontinuitet och tillhandahållande vid rätt tidpunkt, för att uppfylla användarens behov.

2.3a.3. Systemen och verktygen för att tillhandahålla datatjänster för flygtrafiktjänst ska vara ändamålsenligt utformade, producerade och underhållna för att säkerställa att de är lämpliga för sitt avsedda syfte.

2.3a.4. Spridningen av sådana data ska ske vid rätt tidpunkt, med tillräckligt tillförlitliga och snabba kommunikationsmetoder, som är skyddade mot avsiktliga och oavsiktliga störningar och förvanskningar.

▼B

2.4 Kommunikationstjänster

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

2.5 Navigeringstjänster

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

2.6 Övervakningstjänster

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

2.7 Flödesplanering

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

▼B

vid användningen av luftrummet och förbättra flödesplaneringsprocessen. Den ska grundas på säkerhet, öppenhet och effektivitet, så att kapaciteten kan tillhandahållas på ett flexibelt sätt inom de angivna tidsramarna, i överensstämmelse med den europeiska flygtrafikplanen.

De åtgärder som avses i artikel 43 rörande flödesplanering ska stödja driftsmässiga beslut som fattas av leverantörer av flygtrafiktjänster, flygplatsoperatörer och luftrummets användare och ska omfatta följande områden:

a) Färdplanering.

b) Användning av tillgänglig luftrumskapacitet under alla faser av flygningen, även tilldelning av ankomst- och avgångstider på sträcka (*en route*).

c) Den allmänna flygtrafikens användning av flygvägar, inbegripet

— skapandet av en enda publikation för flygvägar och trafikflödesplanering,

— alternativ för omläggning av allmän flygtrafik från hårt belastade områden,

— prioriteringsregler för allmän flygtrafiks tillträde till luftrummet, särskilt under hårt belastade perioder och krisperioder, och

d) överensstämmelse mellan färdplaner och ankomst- och avgångstider samt den nödvändiga samordningen med angränsande regioner, efter behov.

▼M3

2.8 Luftrumsplanering

Reservation av särskilda luftrumsvolymer för ett visst ändamål ska övervakas, samordnas och offentliggöras vid rätt tidpunkt för att minska risken för separationsunderskridande mellan luftfartyg under alla omständigheter. Med beaktande av hur den militära verksamheten och därmed sammanhängande frågor under medlemsländernas ansvar är organiserade, ska luftrumsplaneringen också stödja en enhetlig tillämpning av det koncept för flexibel användning av luftrummet som beskrivits av Icao och genomförts i enlighet med förordning (EU) 2024/2803, i syfte att underlätta luftrumsplanering och flygledningstjänst inom den gemensamma transportpolitiken.

▼B

2.9 Utformning av flygprocedurer

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

3. SYSTEM OCH KOMPONENTER

3.1 Allmänt

System och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som tillhandahåller information som är förknippad med dessa till och från luftfartyg och på marken ska utformas, produceras, installeras, underhållas, skyddas mot otillåtna ingrepp och användas på ett sätt som säkerställer att de kan uppfylla sina avsedda syften.

Systemen och förfarandena ska särskilt innefatta vad som krävs för att stödja följande funktioner och tjänster:

a) Luftrumsplanering.

b) Flödesplanering.

▼B

c) Flygtrafikledningstjänster, särskilt system för behandling av färdplandata, system för behandling av övervakningsdata samt gränssnitt mellan människa och maskin.

d) Kommunikation, inbegripet mark-mark/rymd, luft-mark och luft-luft/rymd.

e) Navigering.

f) Övervakning.

g) Flygbriefingtjänster.

h) Flygvädertjänster.

3.2 Integritet, prestanda och tillförlitlighet i system och komponenter

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

System och komponenter för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) och komponenter ska utformas, konstrueras, underhållas och drivas enligt lämpliga och godkända förfaranden, på ett sådant sätt att en sammanhängande drift av det europeiska nätverket för flygledningstjänst alltid säkerställs för hela flygningen. Sammanhängande drift kan i synnerhet ses som utbyte av information, bl.a. relevant information om operativ status, gemensam tolkning av information, jämförbar databehandling och därmed förbundna förfaranden som möjliggör en gemensam operativ verksamhet som överenskommits för hela eller delar av det europeiska nätverket för flygledningstjänst.

Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och dess komponenter ska på ett samordnat sätt stödja nya överenskomna och godkända driftsystem som förbättrar flygtrafiktjänsternas kvalitet, hållbarhet och effektivitet, särskilt med avseende på flygsäkerhet och kapacitet.

Det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter ska stödja det gradvisa genomförandet av civil och militär samordning, i den mån detta är nödvändigt för en effektiv luftrums- och flödesplanering samt ett säkert och effektivt utnyttjande av luftrummet av samtliga användare, genom tillämpning av konceptet för flexibel användning av luftrummet.

För att dessa mål ska uppnås ska det europeiska nätverket för flygledningstjänst, dess system och deras komponenter stödja ett utbyte i rätt tid av korrekt och konsekvent information mellan civila och militära motparter om alla faser i en flygning, utan att det påverkar säkerhets- eller försvarspolitiska intressen, inbegripet sekretesskrav.

3.3 Utformning av system och komponenter

3.3.1 System och komponenter ska utformas så att de uppfyller tillämpliga säkerhets- och skyddskrav.

3.3.2 System och komponenteter ska som helhet, separat och i förhållande till varandra vara utformade så att det föreligger ett omvänt proportionellt förhållande mellan risken att ett eventuellt fel kan leda till driftsstopp och allvarlighetsgraden av de konsekvenser som detta har på tjänstens säkerhet.

3.3.3 System och komponenter ska, separat och i kombination med varandra, vara utformade med hänsyn till begränsningar i den mänskliga förmågan och kapaciteten.

▼B

3.3.4 System och komponenter ska vara utformade på ett sätt som skyddar dem och de data de förmedlar från skadlig interaktion med interna och externa element.

3.3.5 Personalen ska få den information som behövs för att producera, installera, använda och underhålla system och komponenter samt information om osäkra förhållanden på ett tydligt, enhetligt och otvetydigt sätt.

3.4 Kontinuerlig servicenivå

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

4. KVALIFIKATIONER FÖR FLYGLEDARE

4.1 Allmänt

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

4.2 Teoretiska kunskaper

4.2.1 En flygledare ska förvärva och bibehålla en kunskapsnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva och som står i proportion till de risker som är knutna till typen av tjänst.

4.2.2 Att flygledaren har förvärvat och bibehållit teoretiska kunskaper ska visas genom fortlöpande bedömning under utbildningens gång eller genom lämpliga examinationer.

4.2.3 En lämplig kompetensnivå i fråga om teoretiska kunskaper ska bibehållas. Detta ska visas genom återkommande bedömningar eller examinationer. Examinationernas frekvens ska stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till den berörda typen av tjänst.

4.3 Praktiska färdigheter

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

a) Operativa förfaranden.

b) Uppgiftsspecifika aspekter.

c) Förfaranden vid onormala förhållanden och i nödsituationer.

d) Mänskliga faktorer.

4.3.2 En flygledare ska visa sin förmåga att utföra de aktuella förfarandena och uppgifterna med en kompetensnivå som är lämplig för de funktioner som han eller hon ska utöva.

4.3.3 En tillfredsställande kompetensnivå i fråga om praktiska färdigheter ska bibehållas. Detta krav ska bevisas genom återkommande bedömningar. Dessa bedömningars frekvens ska stå i lämplig proportion till den risknivå som är knuten till typen av tjänst och de uppgifter som utförs.

▼B

4.4 Språkkunskaper

4.4.1 En flygledare ska uppvisa en förmåga att tala och förstå engelska i en sådan utsträckning att han eller hon kan kommunicera effektivt med enbart röst (telefon/radiotelefoni) och i situationer ansikte mot ansikte om konkreta och arbetsrelaterade ämnen, även i nödsituationer.

4.4.2 När det är nödvändigt för att tillhandahålla flygtrafikledningstjänster (ATS) inom en viss luftrumsvolym, ska flygledaren också kunna tala och förstå ett eller flera nationella språk i den omfattning som beskrivs ovan.

4.5 Utbildningshjälpmedel för flygsimulering (STD)

När ett utbildningshjälpmedel för flygsimulering används för praktisk utbildning i situationsmedvetenhet och mänskliga faktorer eller för att visa att en praktisk färdighet har förvärvats eller bibehållits, ska detta hjälpmedel ha en kapacitetsnivå som gör det möjligt att på ett tillfredsställande sätt simulera arbetsmiljöer och operativa situationer som är ändamålsenliga för den aktuella utbildningen.

4.6 Utbildningskurs

4.6.1 Utbildningen ska ske genom en kurs som kan omfatta teoretisk och praktisk undervisning, i tillämpliga fall inklusive träning i ett utbildningshjälpmedel för flygsimulering.

4.6.2 En utbildningsplan ska fastställas och godkännas för varje typ av kurs.

4.7 Instruktörer

4.7.1 Den teoretiska utbildningen ska ges av instruktörer med lämpliga kvalifikationer. Dessa instruktörer ska

a) ha lämpliga kunskaper på det område som utbildningen avser, och

b) ha visat sin förmåga att använda lämpliga undervisningsmetoder.

4.7.2 Den praktiska utbildningen ska ges av instruktörer med lämplig behörighet. Dessa instruktörer måste

a) uppfylla krav på teoretiska kunskaper och erfarenhet som är lämpliga med tanke på den undervisning som ges,

b) ha visat sin förmåga att undervisa och använda lämpliga undervisningsmetoder,

c) ha erfarenhet av att använda metoder för undervisning i de förfaranden som utbildningen är tänkt att avse, och

d) regelbundet genomgå fortbildning som säkerställer att undervisningskompetensen hålls aktuell.

4.7.3 Instruktörer i praktiska färdigheter ska dessutom ha eller ha haft behörighet att tjänstgöra som flygledare.

4.8 Examinatorer

4.8.1 Personal som ansvarar för att bedöma flygledarnas färdigheter ska

a) ha visat förmåga att bedöma flygledares prestationer samt utföra prov och kontroller av flygledare, och

▼B

b) regelbundet genomgå fortbildning som säkerställer att bedömningsnormerna hålls aktuella.

4.8.2 Examinatorer av praktiska färdigheter ska dessutom ha eller ha haft behörighet att tjänstgöra som flygledare på de områden där examinationen ska göras.

4.9 Flygledares medicinska lämplighet

4.9.1 Alla flygledare ska med jämna mellanrum styrka medicinsk lämplighet att på ett tillfredsställande sätt fullgöra sina funktioner. Detta ska påvisas genom en lämplig bedömning som tar hänsyn till eventuell åldersbetingad nedsättning av psykisk och fysisk förmåga.

4.9.2 För att visa medicinsk lämplighet, vilket omfattar fysisk och psykisk hälsa, ska personal som tillhandahåller en flygkontrolltjänst visa att han eller hon inte lider av någon sjukdom eller något funktionshinder som gör honom eller henne oförmögen att

a) korrekt utföra de uppgifter som krävs för att tillhandahålla en flygkontrolltjänst,

b) vid någon tidpunkt utföra tilldelade uppgifter, eller

c) korrekt uppfatta sin omgivning.

4.9.3 Om medicinsk lämplighet inte påvisas fullt ut, får kompenserande åtgärder som ger likvärdig säkerhet vidtas.

5. TJÄNSTELEVERANTÖRER OCH UTBILDNINGSORGANISATIONER

5.1 Tjänster ska endast tillhandahållas om följande villkor uppfylls:

a) Tjänsteleverantören ska direkt eller indirekt via avtal med tredje part ha de resurser som krävs för tjänstens storlek och omfattning. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, system, lokaler, inklusive kraftförsörjning, ledningsstruktur, personal, utrustning och underhåll av utrustning, dokumentation av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och förande av register.

b) Tjänsteleverantören ska utarbeta och aktualisera lednings- och driftsmanualer för de tjänster som ska levereras och bedriva verksamheten i enlighet med de manualerna. Dessa manualer ska innehålla alla instruktioner, all information och alla förfaranden som krävs för verksamheten, ledningssystemet och för att den operativa personalen ska kunna utföra sina uppgifter.

▼M3

c) Tjänsteleverantören ska, beroende på vilken typ av verksamhet som bedrivs och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhets- och skyddsrisker och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.

▼B

d) Tjänsteleverantören ska endast använda personal med lämplig kompetens och utbildning och ska genomföra utbildnings- och kontrollprogram för personalen.

e) Tjänsteleverantören ska upprätta formella gränssnitt med alla intressenter som direkt kan påverka säkerheten i de tjänster som leverantören tillhandahåller för att säkerställa att de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga uppfylls.

▼B

f) Tjänsteleverantören ska upprätta och genomföra en beredskapsplan som omfattar nödsituationer och onormala förhållanden som kan uppstå i samband med leverantörens tjänster, inklusive händelser som leder till betydande försämring av eller avbrott i dess verksamhet.

g) Tjänsteleverantören ska införa ett system för rapportering av händelser som en del av ledningssystemet enligt led c för att bidra till målet att kontinuerligt förbättra säkerheten. Systemet för rapportering av händelser ska vara förenligt med tillämplig unionsrätt.

h) Tjänsteleverantören ska vidta åtgärder för att kontrollera att de säkerhetsrelaterade prestandakraven för alla system och komponenter som leverantören använder alltid uppfylls.

5.2 Flygkontrolltjänster ska endast utföras om följande villkor uppfylls:

a) Förebyggande av trötthet hos personal som utför flygkontrolltjänster ska ske genom begränsningar i ett tjänstgöringsschema. Detta tjänstgöringsschema ska omfatta tjänstgöringsperioder, tjänstgöringstider och ändamålsenliga viloperioder. Begränsningarna i tjänstgöringsschemat ska ta hänsyn till alla relevanta faktorer som bidrar till trötthet, bl.a. sömnbrist, störd dygnsrytm, nattjänstgöring, sammanlagd tjänstgöringstid för vissa tidsperioder samt fördelningen av tilldelade uppgifter bland personalen.

b) Förebyggande av stress hos personal som utför flygkontrolltjänster ska ske genom utbildning och förebyggande program.

c) Leverantören av flygkontrolltjänster ska ha förfaranden för att kontrollera att den kognitiva förmågan hos den personal som utför flygkontrolltjänster inte är nedsatt eller att deras medicinska lämplighet inte är otillräcklig.

d) Leverantören av flygkontrolltjänster ska ta hänsyn till operativa och tekniska begränsningar och även till mänskliga faktorer i planeringen och verksamheten.

5.3 Kommunikations-, navigerings- och/eller övervakningstjänster ska endast utföras om följande villkor uppfylls:

Tjänsteleverantören ska i god tid informera berörda luftrumsanvändare och flygtrafikledningsenheter om den operativa statusen (och förändringar i den) i de tjänster som tillhandahålls för flygtrafikledningsändamål.

5.4 Utbildningsorganisationer

En utbildningsorganisation som tillhandahåller utbildning för personal som utför en flygkontrolltjänst ska uppfylla följande villkor:

a) Utbildningsorganisationen måste förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess verksamhet. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, lokaler, personal, utrustning, metodologi, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.

b) Organisationen ska, alltefter vilken typ av utbildning som tillhandahålls och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhetsrisker, inklusive risker avseende försämring av utbildningens standard, samt sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.

▼B

c) Utbildningsorganisationen ska vid behov träffa överenskommelser med andra berörda organisationer, så att de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga stadigvarande uppfylls.

6. FLYGLÄKARE OCH FLYGMEDICINSKA CENTRUM

6.1 Flygläkare

En flygläkare måste

a) vara behörig och legitimerad läkare,

b) ha genomgått utbildning i flygmedicin och regelbunden fortbildning i flygmedicin som säkerställer att bedömningsnormerna hålls aktuella, och

c) ha förvärvat praktiska kunskaper om och praktisk erfarenhet av de förhållanden under vilka flygledare utför sina uppgifter.

6.2 Flygmedicinska centrum

Flygmedicinska centrum måste uppfylla följande villkor:

a) Centrumet måste förfoga över alla erforderliga resurser för de ansvarsområden som är förbundna med dess rättigheter. Dessa resurser ska omfatta, men inte begränsas till, lokaler, personal, utrustning, verktyg och material, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och register.

b) Centrumet måste, alltefter vilken typ av verksamhet som bedrivs och organisationens storlek, införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer överensstämmelse med de grundläggande krav som fastställs i denna bilaga, hantera säkerhetsrisker och sträva efter en kontinuerlig förbättring av detta system.

c) Centrumet ska träffa överenskommelser med andra berörda organisationer, om så behövs, för att säkerställa att de krav som fastställs i denna bilaga stadigvarande uppfylls.

▼M3

7. FINANSIELL STABILITET, ANSVAR, FÖRSÄKRINGSTÄCKNINGSKRAV, ÄGANDE OCH ORGANISATIONSSTRUKTUR

Leverantörer av flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) ska i syfte att säkerställa ett säkert och kontinuerligt tillhandahållande av tjänster

a) påvisa tillräcklig finansiell stabilitet,

b) ha erhållit lämplig ansvars- och försäkringstäckning, med hänsyn tagen till deras rättsliga ställning och det skydd som finns tillgängligt i form av företagsförsäkring, och

c) uppfylla tillämpliga krav avseende ägande och organisationsstruktur, i syfte att förebygga intressekonflikter för att säkerställa ett icke-diskriminerande tillhandahållande av tjänster.

▼B

BILAGA IX

Grundläggande krav för obemannade luftfartyg

1. GRUNDLÄGGANDE KRAV FÖR KONSTRUKTION, PRODUKTION, UNDERHÅLL OCH DRIFT AV OBEMANNADE LUFTFARTYG

1.1 Ett obemannat luftfartygs operatör och fjärrpilot ska vara medveten om tillämpliga unionsregler och nationella regler för den avsedda användningen, i synnerhet med avseende på säkerhet, skydd av privatlivet, skydd av personuppgifter, ansvar, försäkring, luftfartsskydd och miljöskydd. Operatören och fjärrpiloten ska kunna säkerställa säker användning och säker separering av det obemannade luftfartyget från människor på marken och från andra användare av luftrummet. Detta inbegriper goda kunskaper om producentens instruktioner för användningen, om säker och miljövänlig användning av obemannade luftfartyg i luftrummet och om det obemannade luftfartygets alla relevanta funktioner samt i tillämpliga trafikregler för luftfart och förfaranden för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS).

1.2 Obemannade luftfartyg ska vara utformade och konstruerade så att de kan fungera på avsett vis och kan användas, justeras och underhållas utan att medföra risk för personer.

1.3 Om det behövs för att minska sådana risker kopplade till säkerhet, integritet, skydd av personuppgifter, luftfartsskydd eller miljö som uppstår i samband med användningen, ska obemannade luftfartyg ha motsvarande särskilda egenskaper och funktioner som genom sin konstruktion beaktar principerna om skydd av privatlivet och av personuppgifter som standard. Dessa egenskaper och funktioner ska alltefter behov säkerställa enkel identifiering av luftfartyget och av användningens art och syfte samt säkerställa att tillämpliga begränsningar, förbud eller villkor är uppfyllda, särskilt med avseende på användning i vissa geografiska områden, utöver vissa avstånd från operatören eller på vissa höjder.

1.4 En organisation som ansvarar för produktion eller saluföring av obemannade luftfartyg ska informera operatören av ett obemannat luftfartyg och i förekommande fall underhållsorganisationen om vilken typ av användning som det obemannade luftfartyget är utformat för samt om de begränsningar och uppgifter som krävs för säker användning, inbegripet operativa prestanda och miljöprestanda, begränsningar för luftvärdighet och nödförfaranden. Denna information ska ges på ett tydligt, enhetligt och otvetydigt sätt. Den operativa kapaciteten hos obemannade luftfartyg som kan komma i fråga vid användning som inte kräver ett certifikat eller en deklaration ska göra det möjligt att införa begränsningar som uppfyller de luftrumsbestämmelser som gäller för sådan användning.

2. KOMPLETTERANDE GRUNDLÄGGANDE KRAV FÖR KONSTRUKTION, PRODUKTION, UNDERHÅLL OCH DRIFT AV OBEMANNADE LUFTFARTYG ENLIGT ARTIKEL 56.1 OCH 56.5

Med beaktande av de mål som fastställs i artikel 1 ska följande krav uppfyllas för att säkerställa säkerhet för människor på marken och andra användare av luftrummet när det obemannade luftfartyget används, med beaktande av den risk som användningen medför, efter behov:

▼B

2.1 Luftvärdighet

2.1.1 Obemannade luftfartyg måste vara konstruerade på ett sådant sätt eller ha egenskaper eller detaljer som gör att säkerheten för den person som använder det obemannade luftfartyget eller för tredje part i luften eller på marken, inbegripet egendom, kan bevisas på ett tillfredsställande sätt.

2.1.2 Obemannade luftfartyg ska ha en tillförlitlighet som står i proportion till riskerna under alla flygförhållanden som kan förutses.

2.1.3 Obemannade luftfartyg ska kunna styras och manövreras på ett säkert sätt, såsom krävs under alla operativa förhållanden som kan förutses, inbegripet bortfall av ett eller, i förekommande fall, flera system. Vederbörlig hänsyn ska tas till mänskliga faktorer, i synnerhet tillgänglig kunskap om faktorer som bidrar till att människor använder teknik på ett säkert sätt.

2.1.4 Obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av det obemannade luftfartyget på distans, måste kunna fungera som avsett under alla operativa förhållanden som kan förutses under hela och tillräckligt mycket därutöver, den drift för vilken luftfartyget konstruerats.

2.1.5 Obemannade luftfartyg och deras motorer, propellrar, delar, utrustning som inte är fast installerad och utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans, separat och i förhållande till varandra, ska vara konstruerade så att sannolikheten för ett fel och allvarlighetsgraden vad gäller effekten för människor på marken och andra användare av luftrummet begränsas, med utgångspunkt i de principer som anges i artikel 4.2.

2.1.6 All utrustning för kontroll av obemannade luftfartyg på distans som används för driften ska underlätta flygningen, inbegripet medel för information om läget, och hanteringen av förväntade situationer och nödsituationer.

2.1.7 Organisationer som medverkar i konstruktionen av obemannade luftfartyg, motorer och propellrar måste vidta försiktighetsåtgärder för att minimera riskerna till följd av förhållanden som både är interna och externa i förhållande till de obemannade luftfartygen och deras system, som erfarenhetsmässigt har visat sig ha konsekvenser för säkerheten. Detta inbegriper skydd mot störningar på elektronisk väg.

2.1.8 De tillverkningsprocesser, material och komponenter som används för att producera obemannade luftfartyg ska resultera i adekvata och reproducerbara egenskaper och prestanda som är förenliga med konstruktionens egenskaper.

2.2 Organisationer

Organisationer som medverkar i obemannade luftfartygs konstruktion, produktion, underhåll och drift samt i tjänster och utbildning med anknytning därtill ska uppfylla följande villkor:

a) Organisationen ska förfoga över alla resurser som krävs för dess arbete och säkerställa överensstämmelse med de grundläggande krav och den delegerade akt som avses i artikel 58 och de genomförandeakter som avses i artikel 57 och som är relevanta för dess verksamhet.

▼B

b) Organisationen ska införa och upprätthålla ett ledningssystem som säkerställer att de relevanta grundläggande kraven uppfylls, hanterar säkerhetsrisker och strävar efter en kontinuerlig förbättring av detta system. Sådana ledningssystem ska vara proportionella i förhållande till organisationens verksamhetstyp och storlek.

c) Organisationen ska införa ett system för rapportering av händelser, som en del av säkerhetsledningssystemet, för att bidra till att kontinuerligt förbättra säkerheten. Sådana system för rapportering ska vara proportionella i förhållande till organisationens verksamhetstyp och storlek.

d) Organisationen ska, där det är relevant, träffa överenskommelser med andra organisationer för att säkerställa fortsatt överensstämmelse med de relevanta grundläggande kraven.

2.3 Personer som medverkar i användningen av obemannade luftfartyg

Alla personer som medverkar i driften av obemannade luftfartyg, inklusive fjärrpiloter, ska ha de nödvändiga kunskaper och färdigheter som krävs för att säkerställa att driften är säker; dessa kunskaper och färdigheter ska stå i proportion till de risker som är förenade med typen av drift. Sådana personer ska även styrka medicinsk lämplighet, om detta är nödvändigt för att begränsa riskerna i samband med driften i fråga.

2.4 Användning

2.4.1 Operatören av ett obemannat luftfartyg ansvarar för användningen och ska vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att användningen sker på ett säkert sätt.

2.4.2 En flygning ska genomföras i enlighet med de tillämpliga lagar, föreskrifter och förfaranden som är tillämpliga på den utförda tjänsten och som har fastställts för det område, det luftrum, de flygplatser eller de platser som man avser att använda, och, i tillämpliga fall, de system för flygledningstjänster/flygtrafiktjänster (ATM/ANS) som har samband därmed.

2.4.3 Vid användning av obemannade luftfartyg ska säkerheten säkerställas för tredje part på marken och för andra användare av luftrummet, och risker till följd av ogynnsamma externa och interna förhållanden, inbegripet miljöförhållanden, ska minimeras genom att lämpliga separationsavstånd upprätthålls under alla faser av flygningen.

2.4.4 Obemannade luftfartyg får endast användas om de är i luftvärdigt skick och om den utrustning och de andra komponenter och tjänster som krävs för den planerade användningen är tillgängliga och driftsdugliga.

2.4.5 Obemannade luftfartyg och användning av obemannade luftfartyg måste respektera de relevanta rättigheter som garanteras i unionsrätten.

2.4.6 Operatören av ett obemannat luftfartyg ska säkerställa att luftfartyget har nödvändig utrustning för navigation, kommunikation, övervakning, upptäckt och undvikande samt annan utrustning som är nödvändig för att den avsedda flygningen ska kunna ske på ett säkert sätt, med hänsyn till användningens natur samt gällande luftfartsbestämmelser och trafikregler för luftfart under varje fas av flygningen.

▼B

2.5 Grundläggande krav rörande elektromagnetisk kompatibilitet och radiospektrum för obemannade luftfartyg samt tillhörande motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad, vars konstruktion är certifierad i enlighet med artikel 56.1 och som är avsedda för drift endast på frekvenser som tilldelats genom Internationella teleunionens radioreglemente för skyddad användning inom luftfart

2.5.1 Dessa obemannade luftfartyg, motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad ska med beaktande av den aktuella tekniska nivån konstrueras och produceras på ett sådant sätt att det säkerställs att

a) den elektromagnetiska störning som de alstrar inte överstiger den nivå ovanför vilken radio- och telekommunikationsutrustning eller annan utrustning inte kan fungera som avsett,

b) de har en sådan tålighet mot den elektromagnetiska störningen att de kan användas utan att deras avsedda användning försämras i oacceptabel utsträckning.

2.5.2 Dessa obemannade luftfartyg, motorer, propellrar, delar och utrustning som inte är fast installerad ska – med beaktande av den aktuella tekniska nivån – konstrueras och produceras på ett sådant sätt att det säkerställs att de använder radiospektrum på ett ändamålsenligt sätt och stöder effektiv användning av radiospektrum för att undvika skadlig interferens.

3. VÄSENTLIGA MILJÖKRAV FÖR OBEMANNADE LUFTFARTYG

Obemannade luftfartyg ska uppfylla de krav på miljöprestanda som anges i bilaga III.

4. GRUNDLÄGGANDE KRAV FÖR REGISTRERING AV OBEMANNADE LUFTFARTYG OCH DERAS OPERATÖRER SAMT MÄRKNING AV OBEMANNADE LUFTFARTYG

4.1 Utan att det påverkar medlemsstaternas skyldigheter i enlighet med Chicagokonventionen ska obemannade luftfartyg vars konstruktion är föremål för certifiering i enlighet med artikel 56.1 registreras i överensstämmelse med de genomförandeakter som avses i artikel 57.

4.2 Operatörer av obemannade luftfartyg ska registreras i överensstämmelse med de genomförandeakter som avses i artikel 57 om de använder något av följande:

a) Obemannade luftfartyg som, vid kollision, kan överföra över 80 joule kinetisk energi till en människa.

b) Obemannade luftfartyg vars drift utgör risker för den personliga integriteten, skyddet av personuppgifter, säkerheten eller miljön.

c) Obemannade luftfartyg vars konstruktion är föremål för certifiering i enlighet med artikel 56.1.

4.3 Om ett krav på registrering är tillämpligt i enlighet med punkt 4.1 eller 4.2 ska det berörda obemannade luftfartyget märkas och identifieras individuellt i överensstämmelse med de genomförandeakter som avses i artikel 57.

▼B

BILAGA X

Jämförelsetabell

Förordning (EG) nr 216/2008	Denna förordning
Artikel 1.1	Artikel 2.1 och 2.2
Artikel 1.2	Artikel 2.3
Artikel 1.3	Artikel 2.5
Artikel 2	Artikel 1
Artikel 3	Artikel 3
Artikel 4.1 a	Artikel 2.1 a
Artikel 4.1 b	Artikel 2.1 b i
Artikel 4.1 c	Artikel 2.1 b ii
—	Artikel 2.1 b iii
Artikel 4.1 d	Artikel 2.1 c
Artikel 4.2	Artikel 2.2
Artikel 4.3	Artikel 2.1 b och c
Artikel 4.3a	Artikel 2.1 d och e och 2.2
—	Artikel 2.4
—	Artikel 2.6
Artikel 4.3b	Artikel 2.7
Artikel 4.3c	Artikel 2.1 g och 2.2
Artikel 4.4 och 4.5	Artikel 2.3 d
Artikel 4.6	—
—	Artikel 2.8–2.11
—	Artikel 4
—	Artikel 5
—	Artikel 6
—	Artikel 7
—	Artikel 8

▼B

Förordning (EG) nr 216/2008	Denna förordning
Artikel 5.1, 5.2 och 5.3	Artiklarna 9–16
Artikel 5.4 a och b	Artikel 18.2
Artikel 5.4 c	Artikel 18.1 b
—	Artikel 18.1 a
Artikel 5.5	Artiklarna 17 och 19
Artikel 5.6	Artikel 4
Artikel 6	Artiklarna 9.2 och 19.3
Artikel 7.1 och 7.2	Artiklarna 20 och 21
Artikel 8.4	Artikel 22
Artikel 7.3–7.7	Artiklarna 23–28
Artikel 8.1–8.3	Artiklarna 29, 30.1 och 30.3
—	Artikel 30.4–30.7
Artikel 8.5	Artiklarna 31 och 32
Artikel 8.6	Artikel 4
Artikel 8a.1–8a.5	Artiklarna 33–39
Artikel 8a.6	Artikel 4
Artikel 8b.1–8b.6	Artiklarna 40–47
Artikel 8b.7	Artikel 4
Artikel 8c.1–8c.10	Artiklarna 48–54
Artikel 8c.11	Artikel 4
—	Artiklarna 55–58
Artikel 9	Artiklarna 59–61
Artikel 10.1–10.3	Artikel 62.1 och 62.2
—	Artikel 62.3–62.8
Artikel 10.4	Artikel 62.9
—	Artikel 62.10–62.12
Artikel 10.5	Artikel 62.13–62.15
—	Artikel 63
—	Artikel 64
—	Artikel 65

▼B

Förordning (EG) nr 216/2008	Denna förordning
—	Artikel 66
Artikel 11.1–11.3	Artikel 67.1–67.3
Artikel 11.4–11.5b	—
Artikel 11.6	Artikel 67.4
Artikel 12	Artikel 68
Artikel 13	Artikel 69
Artikel 14.1–14.3	Artikel 70
Artikel 14.4–14.7	Artikel 71
Artikel 15	Artikel 72
Artikel 16	Artikel 73
—	Artikel 74
Artikel 17	Artikel 75
Artikel 18	Artikel 76.1–76.5
Artikel 19	Artikel 76.1–76.5
Artikel 20	Artikel 77
Artikel 21	Artikel 78
Artikel 22.1	Artikel 76.6
Artikel 22.2	Artikel 76.7
—	Artikel 79
Artikel 22a	Artikel 80
Artikel 22b	Artikel 81
Artikel 23	Artikel 82.1 och 82.2
—	Artikel 82.3
Artiklarna 24 och 54	Artikel 85
Artikel 25	Artikel 84
Artikel 26	Artikel 86.1–86.4
—	Artikel 86.5
—	Artikel 87
—	Artikel 88
—	Artikel 89

▼B

Förordning (EG) nr 216/2008	Denna förordning
Artikel 27	Artikel 90.1–90.3
—	Artikel 90.4–90.6
—	Artikel 91
—	Artikel 92
—	Artikel 93
Artikel 28.1 och 28.2	Artikel 94.1 och 94.2
—	Artikel 94.3
Artikel 28.3 och 28.4	Artikel 94.4 och 94.5
Artikel 29.1	Artikel 95.1
Artikel 29.2	Artikel 98.2 m och 98.6
Artikel 29.3	—
—	Artikel 95.2
Artikel 30	Artikel 96
Artikel 31	Artikel 97
Artikel 32.1	Artikel 119.3
Artikel 32.2	Artikel 119.6
Artikel 33	Artikel 98.1–98.5
Artikel 34.1	Artikel 99.1 och 99.2
—	Artikel 99.3
Artikel 34.2 och 34.3	Artikel 99.4 och 99.5
Artikel 35	Artikel 100
Artikel 36	Artikel 101
Artikel 37.1–37.3	Artikel 102.1–102.3
—	Artikel 102.4
Artikel 38.1–38.3	Artikel 104.1–104.3
—	Artikel 104.4
Artikel 39	—
—	Artikel 103
Artikel 40	Artikel 105

▼B

Förordning (EG) nr 216/2008	Denna förordning
Artikel 41.1	—
Artikel 41.2 och 41.3	Artikel 106.1
Artikel 41.4	—
Artikel 41.5	Artikel 106.6
Artikel 42	Artikel 106.2–106.5
Artikel 43	Artikel 107
Artikel 44	Artikel 108
Artikel 45	Artikel 109
Artikel 46	Artikel 110
Artikel 47	Artikel 111
Artikel 48	Artikel 112
Artikel 49	Artikel 113
Artikel 50	Artikel 114.1, 114.2 och 114.4
Artikel 51	Artikel 114.3
Artikel 52.1–52.3	Artikel 115
Artikel 52.4	Artikel 76.6
Artikel 53.1 och 53.2	Artikel 116
Artikel 53.3	Artikel 76.6
Artikel 54	Artikel 85
Artikel 55	Artikel 83
Artikel 56	Artikel 117
Artikel 57	Artikel 118
Artikel 58.1 och 58.2	Artikel 119.1 och 119.2
—	Artikel 119.4
Artikel 58.3	Artikel 119.5
Artikel 58.4	Artikel 132.2
Artikel 59.1–59.4	Artikel 120.1–120.4
—	Artikel 120.5
Artikel 59.5–59.11	Artikel 120.6–120.12
Artikel 60	Artikel 121
Artikel 61	Artikel 122

▼B

Förordning (EG) nr 216/2008	Denna förordning
—	Artikel 123
Artikel 62	Artikel 124
Artikel 63	Artikel 125
Artikel 64.1 och 64.3	Artikel 126.4
Artikel 64.2	—
Artikel 64.4	Artikel 126.1
Artikel 64.5	Artikel 126.2
—	Artikel 126.3
Artikel 65	Artikel 127
Artikel 65a	—
—	Artikel 128
Artikel 66	Artikel 129
—	Artikel 130
Artikel 67	—
Artikel 68	Artikel 131
—	Artikel 132.1
Artikel 58.4	Artikel 132.2
Artikel 69	—
—	Artikel 133
—	Artikel 134
—	Artikel 135
—	Artikel 136
—	Artikel 137
—	Artikel 138
—	Artikel 139
—	Artikel 140
Artikel 70	Artikel 141