



**YTTRANDE NR 03/2010**

**FRÅN EUROPEISKA BYRÅN FÖR LUFTFARTSSÄKERHET**

**av den 28 maj 2010**

**om kommissionens förordning nr XXX/2010 om tillämpningsföreskrifter för  
certifiering och hälsointyg för flygledare**

## I. Allmänt

1. Luftfartens ständiga tillväxt i Europa ger upphov till många utmaningar, särskilt när det gäller viktiga säkerhetsfaktorer för flygplatser och flygledningstjänst/flygtrafiktjänster. Därför bör de riskreducerande åtgärder som är nödvändiga fastställas så att man kan garantera säkerheten genom ett harmoniserat helhetsgrepp på bestämmelserna i alla medlemsstater.
2. Genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 <sup>(1)</sup> (nedan kallad *grundförordningen*) ändrad genom förordning (EG) nr 1108/2009 <sup>(2)</sup> inrättas en väl avpassad övergripande ram för utarbetande och genomförande av gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden på området civil luftfart. Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG om ett gemenskapscertifikat för flygledare <sup>(3)</sup> har därför upphävts, utan att det påverkar certifiering eller licensiering av personer och organisationer som redan utförts i enlighet med det direktivet. Genom grundförordningen ges kommissionen befogenhet att anta tillämpningsföreskrifter för certifiering av flygledare och därmed förbundna godkännanden, som ska återspegla teknikens utvecklingsnivå, inbegripet bästa praxis och den vetenskapliga och tekniska utvecklingen, inom området flygledarutbildning. Enligt grundförordningen krävs det också att tillämpningsföreskrifterna till en början utvecklas på grundval av bestämmelserna i Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG om ett gemenskapscertifikat för flygledare.
3. Omfattningen av denna reglering beskrivs i uppdragsbeskrivningen (Terms of Reference, ToR) ATM.003 <sup>(4)</sup> "Extension of the EASA system to safety regulation of Air Traffic Management (ATM) and Air Navigation Services (ANS) – development of rules on Air Traffic Controller licensing". Men som beskrivs mer ingående i kapitel II i detta yttrande har Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (nedan kallad *byrån*) inte helt utformat innehåll och reglering enligt ovanstående uppdragsbeskrivning. Innehållet i detta yttrande följer det beslut som kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet fattade vid sitt 33:e möte den 3–4 december 2009 och som behandlades i det brev <sup>(5)</sup> som Europeiska kommissionen sedan skickade till byrån med en ytterligare beskrivning av det påskyndade förfarandet ("fast-track") för ett snabbare införlivande av de befintliga bestämmelserna, bland annat Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG om ett gemenskapscertifikat för flygledare.
4. Mot bakgrund av ovanstående behandlas införlivandet av det direktivet endast med minimala tekniska uppdateringar i detta yttrande. Det ska understrykas att innehållet i detta yttrande endast utgör den första etappen i den tvåstegsprocess som beskrevs i kommissionens brev. Det fullständiga genomförandet av kraven från grundförordningen och den totala överensstämelsen med de grundläggande kraven som anges i bilaga Vb i den förordningen kommer att fastställas i ett senare skede enligt det förfarande för upprättande av bestämmelser som har antagits av byråns styrelse. Byrån ska ändra ovanstående uppdragsbeskrivning så att den bättre avspeglar denna etappvisa strategi.

---

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG (EUT L 79, 19.3.2008, s. 1).

<sup>(2)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG (EUT L 309, 24.11.2009, s. 51).

<sup>(3)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare (EUT L 114, 27.4.2006, s. 22).

<sup>(4)</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf)

<sup>(5)</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614 av den 9 december 2009.

5. Arbetet har utförts av en regleringsgrupp som har inrättats av byrån. Regleringsgruppens sammansättning har fastställts i enlighet med byråns förfaranden för upprättande av bestämmelser med syftet att avspegla uppgiftens komplexitet, nödvändig expertis och de berörda parter som kan komma att påverkas av arbetet. Byrån har utfört regleringsgruppens sekretariatsuppgifter samt utformat detta yttrande.
6. Härmed avger byrån sitt yttrande till kommissionen för att det under en första etapp ska motsvara det påskyndade förfarandet i rättslig överensstämmelse med artiklarna 8c och 22b i grundförordningen.
7. De föreslagna föreskrifterna har utarbetats med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare samt befintlig gemenskapslagstiftning i enlighet med regelverket om det gemensamma europeiska luftrummet och tillämpliga internationella normer och rekommendationer som har offentliggjorts av ICAO (dvs. bilagorna) på grundval av artikel 37 i Chicagokonventionen. Utgångspunkten för detta har varit artikel 2.2 d i grundförordningen, där byrån uppmanas att bistå medlemsstaterna med att uppfylla sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen genom att tillhandahålla en grund för en gemensam tolkning och ett enhetligt genomförande av konventionens bestämmelser samt genom att säkerställa att konventionens bestämmelser vederbörligen beaktas när tillämpningsföreskrifterna utarbetas.
8. För att garantera att ovannämnda artiklar i grundförordningen genomförs fullt ut och fastställa total överensstämmelse med de grundläggande kraven enligt bilaga Vb i grundförordningen ska byrån göra en utvärdering av det europeiska systemet för certifiering av flygledare och av de ytterligare förbättringar som krävs för en "helhetsstrategi för flygsystemet" i syfte att i ett andra steg avge ett yttrande till kommissionen med nödvändiga tillämpningsföreskrifter.
9. Detta yttrande har antagits delvis enligt det förfarande som har fastställts av byråns styrelse<sup>(6)</sup> i enlighet med bestämmelserna i artikel 19 i grundförordningen. I de fall då man har avvikit från detta förfarande på grund av det påskyndade förfarande som har begärts av kommissionen och kommittén för det gemensamma luftrummet har detta lagts fram för byråns styrelse, som har bekräftat sitt principiella stöd för att denna process används i det här specialfallet där det redan finns en lagstiftning, under förutsättning att de befintliga bestämmelserna inte genomgår några större innehållsmässiga ändringar.

## II. Samråd

10. Den snäva tidsram som uppstod till följd av det påskyndade förfarandet innebär att den första uppsättningen tillämpningsföreskrifter ska antas i slutet av 2010. Detta medför i sin tur att byrån måste avge detta yttrande senast i juni 2010, vilket har gjort det omöjligt för byrån att följa de vanliga stegen i förfarandet för upprättande av bestämmelser, särskilt när det gäller det offentliga samrådet med berörda parter. Enligt det vanliga förfarandet för upprättande av bestämmelser skulle byrån först avge ett meddelande om föreslagen ändring (Notice of Proposed Amendment, NPA) följt av ett offentligt samråd, vilket sammanlagt skulle ha tagit minst sex–sju månader från det att meddelandet om föreslagen ändring offentliggjordes till dess att förteckningen med synpunkter och svar (Comment Response Document, CRD) offentliggjordes samt yttrandet avgavs. Detta utkast till rättsakt utgör ett införlivande av ett redan befintligt direktiv och byrån har inte utfärdat några beslut om allmänna råd om uppfyllande av krav eller vägledning. Det var av dessa skäl som det påskyndade förfarandet föreslogs och som yttrandet ska avges direkt till kommissionen och offentliggöras.

---

<sup>(6)</sup> Styrelsens beslut rörande det förfarande som ska användas då byrån avger ett yttrande samt utfärdar certifieringsspecifikationer och anvisningar (förfarande för upprättande av bestämmelser). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

11. För att säkerställa att de berörda aktörerna i största möjliga utsträckning informeras om innehållet i detta yttrande kommer byrån att tillsammans med kommissionen anordna en särskild konferens där innehållet i detta yttrande förklaras ingående. Byrån ska dessutom anordna separata informationsmöten om innehållet i detta yttrande för åtminstone följande organ: kommittén för det gemensamma luftrummet (SSC), det rådgivande organet för industrin (ICB), EASA:s rådgivande organ, rådgivande gruppen för nationella myndigheter (AGNA) och rådgivande kommittén för säkerhetsnormer (SSCC).
12. Byrån kommer att meddela kommissionen sina skriftliga slutsatser om resultaten från konferensen och informationsmötena samt offentliggöra dem via den särskilda webbplatsen för flygledningstjänster och flygplatser <sup>(7)</sup>.

### III. Innehållet i byråns yttrande

#### *Bakgrund*

13. När denna regleringsuppgift har utförts enligt ovannämnda instruktioner har man fått ta ställning till följande utmaningar.
14. Nuvarande rättsakt är i form av ett direktiv som behöver "överföras" till en förordning. Bara det att den rättsliga karaktären ändras innebär en stor förändring i fråga om bestämmelsernas tvingande verkan i den framtida rättsakten. Till skillnad från direktiv, som är tvingande sett till det resultat som ska uppnås men ger de nationella myndigheterna möjlighet att själva välja vilka former och metoder som ska användas och därför måste införlivas i medlemsstaternas nationella rättssystem, är en förordning allmänt tillämplig och är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.
15. Det befintliga direktivet antogs av Europaparlamentet och rådet på grundval av artikel 80.2 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, medan de nya tillämpningsföreskrifternas rättsliga grund är artikel 8c i grundförordningen, varigenom kommissionen fick befogenhet att anta åtgärder för att ändra icke väsentliga delar av den artikeln genom att komplettera den. Mål, tillämpningsområde och innehåll för delegeringen av befogenhet är klart definierade i grundförordningen och ger klara gränser för antagandet av tillämpningsföreskrifter på grundval av den förordningen. Genom grundförordningen fastställs också gemensamma grundläggande krav för att sörja för en hög och enhetlig nivå för civil luftfartssäkerhet och det ställs krav på kommissionen att anta de nödvändiga tillämpningsföreskrifterna för att garantera en enhetlig tillämpning.
16. Att tillämpningsföreskrifterna tillämpas på ett enhetligt sätt är avgörande för att fastställa och upprätthålla en hög och enhetlig nivå för civil luftfartssäkerhet i Europa och är därmed en nyckelfaktor för att uppnå de mål som fastställs i grundförordningen. Det är därför inte möjligt att bibehålla medlemsstaternas beslutanderätt i fråga om genomförandet av de gemensamma kraven.
17. Att upprätthålla och förbättra det gemensamma certifieringssystemet för flygledare inom EU är slutligen en viktig del av det europeiska systemet för flygkontrolltjänst. Genom att upprätthålla en gemensam enhetlig säkerhetsnivå stärks också det ömsesidiga erkännandet av certifikaten och den fria rörligheten för personer och tjänster främjas.

#### *Genomförda ändringar i förhållande till det befintliga direktivet*

18. Byrån har inte genomfört några materiella ändringar vare sig i certifieringssystemet för flygledare eller i certifieringskraven när denna regleringsuppgift har utförts. Att vissa ändringar påverkar en del bestämmelser i direktivet har emellertid inte kunnat undvikas på grund av den **ändrade rättsliga grunden** som har beskrivits ovan och på grund av klart definierade mål, tillämpningsområde och innehåll för den delegering av

---

<sup>(7)</sup> <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

befogenheter som härrör från den överordnade förordningen (se särskilt artikel 8c.10 i grundförordningen). I dessa fall har såväl byrån som experterna i regleringsgruppen försökt hitta lösningar som gör det möjligt att upprätthålla nuvarande status quo i medlemsstaterna och som inte utgör några betydande ändringar av kraven.

Några exempel:

- (1) Enligt grundförordningens definition av tillämpningsområdet får tillämpningsområdet för denna tillämpningsföreskrift inte utökas direkt till flygledare som arbetar under en leverantör av flygtrafiktjänster som erbjuder tjänster till andra luftfartygsrörelser än allmän flygtrafik (vilket normalt innebär militära leverantörer). I stället ska medlemsstaterna, helt i linje med bestämmelserna i grundförordningen, se till att de tjänster som militären tillhandahåller eller ger tillgång till för allmänt bruk håller en säkerhetsnivå som är åtminstone lika effektiv och kan besluta att tillämpa principerna i denna tillämpningsföreskrift på sin militära personal som tillhandahåller tjänster till allmänheten på frivillig basis.
  - (2) Grundläggande krav har införts för utbildningsorganisationers ledningssystem med uttrycklig hänvisning till utnämningen av en verksamhetsansvarig chef, dokumentationsskyldigheterna och den behöriga myndighetens tillgång till faciliteter i syfte att fastställa en grund för överensstämmelse med tillämpliga grundläggande krav och ICAO-bestämmelser.
19. Ytterligare ändringar var nödvändiga för att **hantera den beslutanderätt** som medlemsstaterna har tilldelats enligt direktivet. Dessa befogenheter kan inte kvarstå enligt grundförordningens regelverk eftersom de strider mot de ledande principerna för den förordningen. Som kompromisslösning föreslås att man bibehåller vissa av dessa arrangemang genom lämpliga övergångsbestämmelser i stället för allmänna bestämmelser, vilket gör det möjligt för medlemsstaterna att fortsätta fastställa nationella "varianter". Sådana övergångsåtgärder skulle göra det möjligt för de medlemsstater som redan har infört sådana varianter att fortsätta tillämpa sin nationella lagstiftning fram till dess att man har infört gemensamma bestämmelser som ska ersätta de befintliga varianterna. På så sätt kan medlemsstaterna fortsätta med sin nuvarande praxis utan att äventyra det system som har inrättats genom grundförordningen, samtidigt som de inte får fortsätta att fastställa avvikelser från de allmänna bestämmelserna utöver de möjligheter som ges genom grundförordningen.

Några exempel:

- (1) Använda nationella behörighetstillägg.
  - (2) Möjlighet för medlemsstaterna att införa en åldersgräns för att utöva rättigheterna för ett enhetsbehörighetstillägg.
20. Andra förekomster av beslutanderätt som tilldelats medlemsstaterna måste hanteras genom en annan metod. När det gäller **möjligheter till avvikelse**, som ger rätt att använda flexibilitetsbestämmelserna enligt artikel 14.6 och 14.7 i grundförordningen, finns det ingen rättslig möjlighet att avvika från dessa krav på något annat sätt än genom dessa bestämmelser. Tillämpningen av bestämmelserna i artikel 14 ger medlemsstaterna möjlighet att avvika från normerna i tillämpningsföreskrifterna i vederbörligen motiverade fall när de uppnår en skyddsnivå som är likvärdig, vilket medger ömsesidigt erkännande och även att andra medlemsstater kan tillämpa samma åtgärd i liknande fall. Detta gäller för möjligheter till avvikelse i fråga om utbildningsstandarder och minimiålder.

Några exempel:

- (1) När det gäller medlemsstaternas befogenheter att avvika från de föreskrivna utbildningsstandarderna föreslår byrån att kravet för utbildningsstandarder ska ändras och generaliseras, så att det inte finns något behov av att fastställa ett särskilt förfarande för fall som ligger under denna standard, som skulle skilja sig från den allmänna möjlighet till avvikelse som fastställs genom grundförordningen.

- (2) Möjligheten att tillåta en lägre minimiålder är en mer komplicerad fråga eftersom denna avvikelse även kan påverka det ömsesidiga erkännandet av certifikat enligt direktivets nuvarande system. Byrån anser att grundförordningen automatiskt ger medlemsstaterna möjlighet att avvika från minimiåldern, förutsatt att villkoren för att använda flexibilitetsbestämmelserna är uppfyllda. Men som tidigare har förklarats förutsätter grundförordningens flexibilitetsbestämmelser uttryckligen ett ömsesidigt erkännande av samtliga certifikat som har utfärdats i enlighet med de tillämpliga gemensamma bestämmelserna, och denna princip gäller även för certifikat som har utfärdats enligt flexibilitetsbestämmelserna. Att bibehålla möjligheten att vägra ömsesidigt erkännande av certifikat som har utfärdats enligt flexibilitetsbestämmelserna för att möjliggöra en lägre åldersgräns skulle juridiskt och tekniskt inte vara möjligt och motiverat. Mot denna bakgrund och med tanke på det begränsade uppdraget att endast utföra minimala tekniska uppdateringar föreslår byrån två alternativ för artikel 29 jämförd med artikel 8.3 a, där alternativ A är klart att föredra i båda fallen eftersom detta är en lösning som är tekniskt och juridiskt korrekt och samtidigt säkerställer överensstämmelsen med det tillämpliga ICAO-kravet.

21. Vissa **redaktionella ändringar** måste göras för att främja bestämmelsernas direkta tillämplighet utan nationella tillämpningsföreskrifter (1), anpassa terminologin i tillämpningsföreskriften till den som används i grundförordningen (2) eller harmonisera de använda hänvisningarna till giltighetsperioderna i texten (3).

Några exempel:

- (1) I förordningen föreskrivs att en ansökan om certifikat ska sändas till den behöriga myndigheten i sådan form och på sådant sätt som fastställts av denna myndighet – några sådana förfarandekrav förekom inte i direktivet eftersom det där endast fastställs vilka mål som ska uppnås genom de nationella tillämpningsföreskrifterna.
- (2) Begreppet "utbildningsorganisation" används i stället för "utbildningsleverantör" för att anpassa terminologin till den som används i grundförordningen. Begreppet "behörig myndighet" används i stället för nationell tillsynsmyndighet eftersom byrån måste ta över de nationella myndigheternas roll för vissa begränsade men väldefinierade uppgifter, vilket kräver att det används ett mer generellt begrepp.
- (3) Hänvisningarna till giltighetsperioder har harmoniserats så att beräkningarna företrädesvis görs i år i stället för i månader.

22. **Minimala tekniska uppdateringar** måste göras för att uppfylla det krav som fastställs i artikel 8c.11 i grundförordningen och ska återspegla teknikens utvecklingsnivå, inbegripet bästa praxis och den vetenskapliga och tekniska utvecklingen inom området flygledarutbildning. Dessa ändringar omfattar den uppdatering av hänvisningarna som krävs (1) samt andra klagöranden som experterna i regleringsgruppen ansåg nödvändiga (2)(3).

Några exempel:

- (1) Hänvisningen till den senaste utgåvan av Eurocontrols dokument "Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training" har uppdaterats i den relevanta bilagan.
- (2) Det ska vara ett uttryckligt krav att flygledarelever ska inneha ett språkbehörighetstillägg, så att olika nationell praxis harmoniseras inom det här området.
- (3) Det föreslås ett klagörande i fråga om förlängning av hälsointyg i och med att det införs en förlängningsperiod på 45 dagar som inte påverkar giltighetens start-/slutdatum.

23. Andra **strukturella ändringar** har också behövt göras. På grund av ovannämnda instruktioner följer detta utkast till tillämpningsföreskrift inte den horisontella struktur

som avsågs för tillämpningsföreskrifterna i grundförordningen och innehåller samtliga bestämmelser som gäller certifiering av flygledare i en enda rättsakt. Utkastet är nu indelat i kapitel och artiklar. För att underlätta tillämpningen av dessa bestämmelser och ett senare införlivande i tillämpningsföreskrifternas horisontella struktur behandlas flygledarnas hälsointyg, kraven för utbildningsorganisationer och kraven för behöriga myndigheter i olika kapitel. Inom varje kapitel grupperas kraven utifrån ämne (1)(2).

Några exempel:

- (1) Rättigheter och villkor som rör certifikat för flygledarelever har samlats i en artikel.
- (2) Bestämmelsen om giltigheten för behörighet och behörighetstillägg har nu delats upp på två bestämmelser och de anges i respektive tillämplig artikel.

### ***Planering inför andra etappen***

24. Direktivets särskilda rättsliga karaktär innebär att genomförandet av kraven överläts till medlemsstaterna, medan en förordning ska vara direkt tillämplig och ha direkt effekt i medlemsstaternas rättssystem. På grund av "det påskyndade förfarandet" och byråns begränsade uppdrag att endast utföra minimala tekniska uppdateringar var det inte möjligt att ta upp alla de frågor, krav och förfaranden som nu saknas i direktivet i förhållande till de krav som fastställs i grundförordningen.
25. Man enades om att dessa frågor endast kunde behandlas och lösas fullt ut under den andra etappen av arbetet med att utarbeta tillämpningsföreskrifter för certifiering av flygledare, som syftar till ett fullständigt genomförande av kraven från grundförordningen och fastställande av total överensstämmelse med de grundläggande krav som anges i bilaga Vb i den förordningen.
26. På grundval av den bedömning som har utförts av byrån i samråd med experterna i regleringsgruppen har det därför redan nu fastställts att det behövs ytterligare lagstiftningsåtgärder för en rad olika frågor. Bland annat behöver det utvecklas ytterligare krav för att förbättra de befintliga bestämmelserna. Dessa frågor ska bland annat omfatta följande:
  - Harmonisera tillämpliga krav för åldersgräns, utbildningskvalifikationer och språkkrav.
  - Se över utbildningskrav och utbildningsmoduler för att fastställa total överensstämmelse med de grundläggande kraven samt fastställa tillämpningsföreskrifter och allmänna råd om uppfyllande av krav som gäller flygledarutbildningen.
  - Införa detaljerade och särskilt avpassade bestämmelser för kompetensbedömning av instruktörer och bedömare, där hänsyn tas till vilken typ av utbildning som ges eller vilken bedömning som tillhandahålls i syfte att uppnå överensstämmelse med de grundläggande kraven samt de förfaranden som är tillämpliga för deras certifiering.
  - Fastställa tillämpningsföreskrifter och allmänna råd om uppfyllande av krav som gäller för flygledares hälsointyg.
  - Införa mer detaljerade bestämmelser om försämrade hälsotillstånd och användning av psykoaktiva substanser och mediciner.
  - Eventuellt införa ytterligare behörighet och behörighetstillägg.
  - Införa mallar för certifikat och intyg.

- Integrera kraven för behöriga myndigheter och utbildningsorganisationer i de relevanta delarna av den horisontella föreskriftsstruktur som föreslås av byrån i NPA 2008-22 <sup>(8)</sup>.
  - Utarbeta krav och kriterier för godkännande av bedömare samt vid behov examinatorer.
  - Förbättra kraven för ledningssystem i enlighet med vad som har föreslagits i ovannämnda NPA samt genomföra de krav som fastställs i ICAO bilaga 1 avseende säkerhetsledning.
  - Fastställa utbildningsorganisationers rättigheter i fråga om utbildningskurser, utbildningsplaner samt godkännande och ändring av kompetensplaner.
  - Utveckla krav för utbildningshjälpmedel för simulering.
27. Byrån föreslår därför att den ska göra en utvärdering av det europeiska systemet för certifiering av flygledare och av de ytterligare förbättringar som krävs för en "helhetsstrategi för flygsystemet" i syfte att i ett andra steg avge ett yttrande till kommissionen med nödvändiga tillämpningsföreskrifter.
28. I detta yttrande ska även sådana frågor tas upp där det nu, under det påskyndade förfarandet, inte har funnits möjlighet att införa gemensamma regler i stället för olika nationella bestämmelser. Byrån föreslår därför att medlemsstaternas nationella lagstiftning, i de fall då detta är aktuellt, ska fortsätta att tillämpas under en övergångsperiod (se även punkt 19 för en mer ingående förklaring).

## ***Innehåll***

### ***Kapitel 1 – Grundläggande principer***

29. I detta kapitel anges de grundläggande principer som är tillämpliga i hela denna förordning. I artiklarna 1 och 2 fastställs **mål, syfte och tillämpningsområde** för förordningen. Syftet klargör vad rättsakten handlar om, medan tillämpningsområdet avser de olika kategorier av faktiska eller rättsliga situationer samt personer som rättsakten ska tillämpas på. Detta kapitel innehåller också förteckningen över definitioner samt definitionen av behörig myndighet. Terminologin i dessa artiklar har fått anpassas till den nya terminologin i Lissabonfördraget. Tillämpningsområde och syfte i denna tillämpningsföreskrift är beroende av motsvarande föreskrifter i grundförordningen och kan därför inte utökas utöver vad som föreskrivs i den rättsakt där dessa befogenheter delegeras.
30. Enligt grundförordningens definition av tillämpningsområdet får tillämpningsområdet för denna tillämpningsföreskrift inte utökas direkt till flygledare som arbetar under en leverantör av flygtrafiktjänster som erbjuder tjänster till andra luftfartygsrörelser än allmän flygtrafik (vilket normalt innebär militära leverantörer). I stället ska medlemsstaterna se till att de tjänster som militären tillhandahåller eller ger tillgång till för allmänt bruk håller en säkerhetsnivå som är åtminstone lika effektiv, vilket är helt i linje med bestämmelserna i grundförordningen (punkt 3). Det är viktigt att framhålla att

---

<sup>(8)</sup> I denna NPA föreslås att "organisationskrav" för reglerade flygorganisationer ska ingå i en enda tillämpningsföreskrift som gäller för samtliga reglerade flygorganisationer (Part-OR). Dessa gemensamma organisationskrav som är tillämpliga för samtliga organisationer (t.ex. ledningssystem, allmänna personalkrav, tillgång till faciliteter, dokumentation) fastställs på en generaliserad nivå i det som har kallats kapitlet OR.GEN. Dessa särskilda bestämmelser för varje typ av organisation (t.ex. leverantörer av flygtrafiktjänster, utbildningsorganisationer, flygoperatörer, flygplatsoperatörer) kommer att innehålla ytterligare organisationskrav i ytterligare kapitel (t.ex. OR.ATO, OR.OPS). De föreslagna bestämmelserna för säkerhetsledning ingår i delen -OR, kapitel OR.GEN, avsnitt 2, OR.GEN.200. Byrån håller för närvarande på att gå igenom de kommentarer som har inkommit under det offentliga samrådet om denna NPA. Relevant förteckning med synpunkter och svar (Comment Response Document) och den reviderade texten offentliggörs inom kort.



eftersom militären så tydligt har undantagits från grundförordningens tillämpningsområde är det inte möjligt att utvidga de gemensamma bestämmelsernas tillämpningsområde till militären via denna tillämpningsföreskrift. Som kompromiss föreslår EASA därför att det ska understrykas både i själva rättsaktens huvuddel och i skälen att medlemsstaterna kan besluta att tillämpa principerna i denna förordning (dvs. principerna om de civila bestämmelserna) på sina militära flygledare på frivillig basis om de önskar göra detta för att hålla samma säkerhetsnivå (punkt 4).

31. Terminologin har anpassats till den som används i grundförordningen. Här används visserligen ett annat begrepp, "allmänt bruk" ("tjänster som militären tillhandahåller eller ger tillgång till för allmänt bruk"), men den anses vara tillräckligt omfattande för att säkerställa en säkerhetsnivå som är lika effektiv. Det ska noteras att begreppet "effektiv" har ändrats till "lika hög" för att ligga så nära direktivets text som möjligt. För att underlätta tolkningen har förklaringar om lagstiftarens avsikt också lagts in i skälen.
32. Artikel 3 innehåller **definitionerna**. Här har endast redaktionella ändringar gjorts för att se till att de följer den terminologi som används i grundförordningen samt för att de endast ska innehålla de element som är nödvändiga i en definition. Detta innebär att normativa element som upprepas längre fram har strukits, t.ex. i definitionen av "behörighet". När det gäller andra etappen ska det noteras att begreppet "certifikat" används konsekvent i grundförordningen i fråga om instruktörer och bedömare, men att införa det här begreppet var inte möjligt under "det påskyndade förfarandet". Det ska också noteras att tillämpningsområdet för "instruktörsbehörighetstillägg", som ska kallas certifikat, är mycket begränsat jämfört med vad som fastställs i grundförordningen.
33. I artikel 4 införs och definieras begreppet **behörig myndighet**. Hänvisningarna till nationella tillsynsmyndigheter som används i direktivet har ersatts med hänvisningar till behöriga myndigheter. Anledningen till denna förändring är att det krävs en bredare strategi och terminologi, eftersom byrån i vissa väldefinierade fall utses till att uppträda som behörig myndighet. Denna delade arbetsbörda förklaras närmare i den här artikeln och begreppet "behörig myndighet" används därefter konsekvent i hela utkastet till tillämpningsföreskrift. Det ska också understrykas att den förändrade ordalydelsen inte påverkar de nuvarande nationella tillsynsmyndigheternas ställning och kontinuitet. För att underlätta tolkningen har ett relevant skäl också lagts till.

### ***Kapitel 2 – Principer för certifiering***

34. Syftet med detta kapitel är att fastställa och samla de **grundläggande principerna** för certifiering av flygledare.
35. Enligt artikel 5 ska den behöriga myndigheten ha fastställt förfaranden och former för att hantera ansökningarna. Ansökningarna ska åtföljas av upplysningar om sökandens kompetens. En annan viktig princip som ska understrykas är att certifikatet eller intyget ska innehålla all relevant information om de rättigheter som denna handling innebär. Liksom tidigare ska certifikatet också tillhöra den person som det har utfärdats till, med syftet att underlätta den fria rörligheten för flygledare. I denna artikel fastställs under vilka omständigheter som certifikatet tillfälligt kan upphävas eller återkallas.
36. Den nyinförda artikel 6 har just till syfte att stärka den övergripande grundläggande certifieringsprincipen genom att fastställa att de rättigheter som ett certifikat innebär alltid är avhängiga av giltigheten för behörighet, behörighetstillägg och hälsointyg.

### ***Kapitel 3 – Certifikat, behörighet och behörighetstillägg***

37. Syftet med detta kapitel är att ange vilka rättigheter och villkor som är knutna till certifikat, behörighet och behörighetstillägg och samtidigt samla tillämpliga krav (t.ex. giltighetsperioder) för den faktiska fråga de gäller.
38. Artikel 7 innehåller en sammanställning av de rättigheter (punkt 1) som **certifikatet för flygledarelev** innebär samt de villkor (punkt 2) som tillämpas för att få detta certifikat, något som tidigare fanns i artiklarna 4 och 5 i direktivet.

39. När det gäller kraven för att erhålla ett certifikat för flygledarelev har det inte införts några större ändringar. Strategin när det gäller krav på lägsta utbildningsstandard behövde emellertid ses över för att undanröja den möjlighet som medlemsstaterna enligt direktivet hade att besluta om eventuella avvikelser. Att medlemsstaterna har olika strategier och förfaranden skulle undergräva den förväntade effekten av de gemensamma bestämmelserna. Därför föreslås det nu att kravet för utbildningsstandarder ska generaliseras, så att det inte finns något behov av att fastställa särskilda förfaranden för specifika fall, utan att man fortfarande lämnar visst manöverutrymme för att bedöma om sökanden har förmåga att slutföra sin utbildning.
40. I punkt 3 har vissa tekniska och redaktionella ändringar gjorts i syfte att klargöra skyldigheten att elevcertifikatet även ska innehålla språkbehörighetstillägg samt att begreppet "i förekommande fall" gäller behörigheten i förhållande till behörighetstillägget och inte ger tjänsteleverantören någon möjlighet att välja.
41. I artikel 8 samlas de rättigheter (punkt 1) som **flygledarcertifikatet** innebär samt de villkor (punkt 3) som tillämpas för att få detta certifikat. Den nya bestämmelsen som har införts i punkt 2 gäller situationer där en flygledare måste genomgå vidareutbildning, antingen för att han eller hon flyttar till ett annat land eller också för att personen i fråga byter arbetsenhet. I sådana fall anses det viktigt att "flygledarpraktikanten" kan bygga vidare på sitt flygledarcertifikat, som naturligtvis omfattar rättigheterna för ett certifikat för flygledarelev.
42. När det gäller kraven för att erhålla ett flygledarcertifikat har det inte införts några större ändringar. Strategin att ställa krav på en minimiålder behövde emellertid anpassas till grundförordningens tankegång och principer eftersom det är den överordnade rättskällan om gällande skyldigheter. Enligt grundförordningen har medlemsstaterna möjlighet att avvika från de krav som föreskrivs i tillämpningsföreskrifterna genom att använda sig av förfarandet i artikel 14.6 och 14.7 i grundförordningen, de s.k. flexibilitetsbestämmelserna. Redan detta gör att medlemsstaterna får avvika från normen i vederbörligen motiverade fall när de uppnår en skyddsnivå som är likvärdig, vilket medger ömsesidigt erkännande och även att andra medlemsstater kan tillämpa samma åtgärd i liknande fall. Det finns därför inget behov (och ingen rättslig möjlighet) i denna tillämpningsföreskrift att införa ännu ett förfarande för att hantera avvikelser från detta specifika krav. Byrån vill också understryka att minimiåldern på 21 år för sökande till flygledarcertifikat är en ICAO-norm, vilket bara ökar behovet att vederbörligt motivera och minska de eventuella säkerhetskONSEKVENSerna av en avvikelse från detta krav. Trots detta resonemang föreslår byrån nu två alternativ för förnyad prövning i syfte att undvika de svårigheter som uppstår genom de motstridiga uppdragen. I alternativ A består led a i artikel 8.3 av en enda mening med en klar åldersgräns på 21 år som grundas på det tillämpliga ICAO-kravet, utan någon möjlighet till avvikelse. I alternativ B har det däremot införts en möjlighet till avvikelse från minimiåldern, på samma sätt som i direktivet.
43. När det gäller konsekvenserna av en avvikelse från ICAO:s föreskrivna krav på minimiålder måste ännu en procedurfråga lyftas fram. Att använda sig av flexibilitetsbestämmelserna i grundförordningen för avvikelser medför automatiskt ett ömsesidigt erkännande av den eventuella avvikelsen, förutsatt att denna motiveras och godkänns, vilket i sig utgör en annan strategi än i direktivet, där medlemsstaterna kunde låta bli att erkänna certifikat som innehas av yngre personer (se artikel 15.1 om ömsesidigt erkännande av flygledarcertifikat). I syfte att undvika de svårigheter som uppstår genom de motstridiga uppdragen föreslår byrån nu två alternativ för förnyad prövning. Alternativ A, så som det har utformats i utkastet till artikel 29, innehåller endast en punkt och stärker principen om ömsesidigt erkännande utan någon ytterligare begränsning. Alternativ B innehåller däremot dessutom en möjlighet till begränsning för medlemsstaterna när det gäller flygledare som ännu inte har uppnått minimiåldern 21 år. För att inte äventyra principen om ömsesidigt erkännande har denna begränsning formulerats på ett lite annorlunda sätt och utövandet av rättigheter inskränks till den medlemsstat som har utfärdat dessa personers certifikat.

44. På grundval av ovannämnda förklaringar föredrar byrån entydigt alternativ A i båda fallen, eftersom detta är en lösning som är tekniskt och juridiskt korrekt och samtidigt säkerställer överensstämmelsen med tillämpligt ICAO-krav.
45. Artikel 9 innehåller beskrivningen av **behörighet**, som är oförändrad. För konsekvensens och enkelhetens skull har giltighetsperioden för behörigheten dessutom lagts in under punkt 2 i denna artikel.
46. Artikel 10 innehåller beskrivningen av **behörighetstillägg**, som också är oförändrad. För konsekvensens och enkelhetens skull har giltighetsperioden för behörigheten dessutom lagts in under punkt 4 i denna artikel.
47. När det gäller behörighetstillägg har medlemsstaterna en betydande bestämmanderätt genom direktivet och denna måste hanteras i enlighet med de nya rättsliga omständigheterna. Som tidigare har nämnts under punkt 19 kan dessa befogenheter inte kvarstå enligt grundförordningens regelverk eftersom de strider mot principerna för den förordningen. Som kompromisslösning föreslås det att artikel 7.4 i direktivet stryks och att möjligheten till nationella behörighetstillägg bibehålls genom ett lämpligt övergångsarrangemang som gör det möjligt för medlemsstaterna att fortsätta tillämpa nationella "varianter". Med en sådan övergångsåtgärd kan de medlemsstater som redan har infört nationella behörighetstillägg fortsätta att tillämpa dem enligt sin nationella lagstiftning fram till dess att man har hunnit fastställa gemensamma bestämmelser i stället för de avvikande nationella bestämmelserna. Fördelen med denna strategi är att den gör att medlemsstaterna kan fortsätta med sin nuvarande praxis, men samtidigt är det inte möjligt att fortsätta fastställa avvikelser från de allmänna bestämmelserna utöver de möjligheter som ges genom grundförordningen. Det har också den fördelen att det skapar en "stilleståndssituation" som främjar att det utvecklas gemensamma krav under den andra etappen.
48. För konsekvensens skull handlar artikel 11 nu om **enhetsbehörighetstillägg**, inklusive giltighetsperiod och förfarande för att förlänga giltigheten. I punkterna 3 och 4 har redaktionella ändringar gjorts i förhållande till den tillämpliga direktivtexten för att säkerställa att enhetsbehörighetstilläggets giltighet inte bara kan förlängas en gång "med ytterligare tolv månader", utan "med en efterföljande period av tolv månader". Det anses också vara en nödvändig teknisk ändring att tydligt ange att certifikatinnehavarna har rätt att få tillgång till uppgifter om det faktiska antalet arbetade timmar. Tillägget i punkt 4 handlar om att fastställa ansvarsfördelningen för att sänka antalet timmar enligt nuvarande praxis.
49. När det gäller artikel 10 andra meningen i direktivet, som gör det möjligt att införa en åldersgräns för att utöva rättigheterna för ett enhetsbehörighetstillägg, måste det klart anges att en sådan beslutanderätt inte är i linje med grundförordningen och inte kan bibehållas som den står. Som redan har förklarats när det gäller ändringar får medlemsstaterna endast avvika från grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter genom att använda sig av den flexibilitetsbestämmelse som fastställs i artikel 14 i den förordningen om en likvärdig skyddsnivå uppnås, men detta får inte utnyttjas för att skapa ytterligare krav. Denna fråga omfattas därför inte av artikel 14.6. Som kompromisslösning föreslås att man fortsätter att använda befintliga nationella avvikelser under en övergångsfas fram till dess att man har hunnit fastställa gemensamma bestämmelser, på samma sätt som när det gäller nationella behörighetstillägg. Beträffande de gemensamma bestämmelser "som ska fastställas" ska det noteras att det kommer att krävas anpassningsperioder, inte bara för att fastställa dessa bestämmelser utan även för att tillämpa dem, så att man kan se till att leverantörer av flygtrafiktjänster har förutsättningar att anpassa personalplanering och personalpolicy till de resulterande förändrade kraven.
50. Artikel 12 gäller språkkunskapskraven. Syftet med den nyinförda punkt 1 är att lyfta fram grundkravet om att man måste ha ett **språkbehörighetstillägg** i engelska för att kunna utöva de rättigheter som ett flygledarcertifikat eller ett certifikat för flygledarelev innebär. Den sista meningen i f.d. artikel 8.1 har flyttats till slutet av denna artikel

(punkt 4) för att klargöra att det här kravet gäller både för engelska och för det lokala språket.

51. I linje med de grundläggande kraven i punkt 4 d ii i bilaga Vb till grundförordningen har medlemsstaterna full möjlighet att införa lokala språkrav när detta bedöms vara nödvändigt av säkerhetsskäl. När det gäller det sistnämnda kravet föreslås att ytterligare krav som gäller öppenhet och insyn och procedurfrågor ska integreras med avseende på harmonisering och lika behandling.
52. Texten i direktivets bilaga III integreras i kraven under punkt 3 för att understryka att de är allmänt tillämpliga och för att alla tillämpliga krav ska finnas på ett ställe. Denna redaktionella ändring påverkar i hög grad bilaga III som inte behöver upprepas, med undantag för tabellen om behörighetsskalan.
53. Punkt 5 gäller möjligheten att kräva utökad nivå (nivå 5) på behörighetsskalan för språkkunskaper, vilket redan har fastställts genom direktivet. För att uppnå en klar uppgifts- och ansvarsfördelning av det som i direktivet generellt sett läggs på medlemsstaterna, anses denna punkt vara lämpligast att tilldela leverantörerna av flygtrafiktjänster och ska innebära en skyldighet att avge en motivering, samma garantier som redan har införts i direktivet samt godkännande av den behöriga myndigheten.
54. Bestämmelser om språkbehörighetstilläggs giltighet har placerats i punkt 6 i denna artikel för konsekvensens skull. Texten har omformulerats enligt experternas förslag för att den terminologi som används ska anpassas till andra uppgifter som rör giltighetsperioder. Det föreslås att intervallen fastställs till tre och sex år (strykning av "minst") för att det ska råda klarhet om rättsläget samt för att förhindra att flygledare måste genomgå språktester för kortare perioder om leverantörer av flygtrafiktjänster väljer att göra en sådan bedömning.
55. Kraven som rör **instruktörsbehörighetstillägg** samlas nu i artikel 13, där syftet har varit att klargöra att instruktörsbehörighetstillägget, som förekom i direktivet, endast är relevant i fråga om utbildning på arbetsplatsen. Det ska noteras att de grundläggande krav som fogas till grundförordningen följer en annan, mer detaljerad strategi för certifiering av instruktörer och den terminologi som används där gäller också instruktörens teoretiska färdigheter. Under första etappen var syftet med denna tillämpningsföreskrift att överföra redan befintliga krav, och det var därför inte möjligt att utarbeta de detaljerade och utvecklade krav som krävdes för certifiering av instruktörer.
56. När det gäller föregående punkt har det också införts vissa redaktionella ändringar för att fastställa vilka krav sökande måste uppfylla för ett instruktörsbehörighetstillägg. Syftet med tillägget i punkt 2 b är att klargöra att en flygledarelev inte är kvalificerad för ett instruktörsbehörighetstillägg. Det ska noteras att experterna har konstaterat att det måste införas striktare krav på grundval av ESARR 5 när det gäller den period som krävs i punkt 2 b, men också att den behöriga myndigheten behöver utarbeta en flexibel strategi av behörig myndighet som möjliggör en kortare period under definierade förhållanden. Dessa frågor bör vidareutvecklas under den andra etappen.
57. Bestämmelsen om instruktörsbehörighetstilläggs giltighet har också placerats i denna artikel för konsekvensens skull. Villkoren för förnyande och förlängning behöver utarbetas under den andra etappen.

#### **Kapitel 4 – Hälsointyg**

58. Det föreslås att frågan om **hälsointyg** ska behandlas i ett särskilt kapitel. Frånsett vissa redaktionella ändringar har det inte gjorts några förändringar i fråga om utfärdande av hälsointyg och kraven för att dessa intyg ska utfärdas.
59. På den **institutionella sidan** av hälsoområdet har vissa terminologiska ändringar gjorts för att anpassa texten till den terminologi som används i Part-MED samt i Eurocontrols

uppdaterade hälsokrav för klass 3. De krav som det hänvisas till för att utfärda intygen är oförändrade.

60. En stor nyhet införs i fråga om **hälsointygens giltighet**. Syftet med detta är att underlätta förlängningar och förnyanden som utförs av ansvarig medicinsk personal, men samtidigt se till att ge skydd för hälsointygens hela giltighetsperiod, vilket innebär att den sökande inte riskerar att förlora värdefulla dagar eller veckor av giltigheten beroende vilket datum som undersökningen görs. Den nya texten grundar sig på bestämmelse 1.2.4.2.1 i ICAO bilaga 1 om personalcertifikat, där det fastställs att giltighetsperioden för en medicinsk bedömning kan förlängas i upp till 45 dagar, om certifieringsmyndigheten så önskar. ICAO rekommenderar också att man ska låta den kalenderdag då den medicinska bedömningen löper ut vara konstant år efter år genom att låta den nya giltighetsperioden inledas samma datum som den innevarande medicinska bedömningen löper ut, under förutsättning att hälsoundersökningen genomförs under giltighetsperioden för innevarande medicinska bedömning, men senast 45 dagar innan den löper ut.
61. Uppgifts- och ansvarsfördelningen när det gäller **försämrade hälsotillstånd** måste klargöras i förhållande till direktivtexten. Enligt de olika roller och ansvarsområden som gäller i detta hänseende ska det i förordningen först och främst fastställas att flygledare är skyldiga att inte utöva sina rättigheter vid försämrade hälsotillstånd. Efter detta måste det klargöras att certifikatinnehavaren är skyldig att anmäla detta oavsett om tjänsteleverantören har inrättat ett förfarande eller ej. För det tredje behöver tjänsteleverantören inrätta ett förfarande för att hantera fall av försämrade hälsotillstånd.

#### **Kapitel 5 – Krav för utbildningsorganisationer**

62. Kraven i detta kapitel härrör från artikel 13 och från punkt 1 i bilaga IV i direktiv 2006/23/EG. Dessa krav har samlats i tre olika artiklar enligt följande:
- Artikel 17: Certifiering av utbildningsorganisationer
  - Artikel 18: Utbildningsorganisationers ledningssystem
  - Artikel 19: Krav som rör utbildningskurser, planer för inledande utbildning och enhetsutbildning samt enhetskompetensplaner
63. Begreppet "utbildningsleverantör" har ersatts med begreppet "utbildningsorganisation" i hela utkastet. Anledningen till denna redaktionella ändring är att detta begrepp har antagits av Europaparlamentet och Europeiska rådet (nedan kallade *lagstiftaren*) för genomförande av grundförordningen. Detta begrepp används dessutom i ICAO bilaga 1.
64. När det gäller artikel 17 om **certifiering av utbildningsorganisationer** ska det noteras att artikel 13.1 i direktivet redan har täckts i artikel 8c.6 och 8c.7 i grundförordningen. När rättsakter utformas är det en allmän princip att frågor som redan regleras genom överordnad lagstiftning inte ska upprepas i tillämpningsföreskriften. I det här fallet krävs det att utbildningsorganisationer ska genomgå certifiering redan i artikel 8c i grundförordningen. Artikel 13.2 i direktivet innehåller krav för utbildningsorganisationers tekniska och operativa kompetens som nu ingår i andra punkten i den föreslagna artikel 17. Artikel 13.3 i direktivet handlar om fastställandet av den behöriga myndighet som utbildningsorganisationen ska lämna in sin ansökan till. Detta har flyttats till den föreslagna artikel 4, som är en allmän artikel om fastställandet av den behöriga myndighet till vilken sökanden av utbildningsorganisationens certifikat ska lämna in sin ansökan. Det är viktigt att understryka att i enlighet med artikel 22b i grundförordningen är det byrån som är behörig myndighet för utbildningsorganisationer som är lokaliserade utanför medlemsstaternas territorium, men som utbildar flygledare som ska utöva sina rättigheter inom medlemsstaterna.
65. Den föreslagna artikel 17 inleds nu med en allmän bestämmelse om att sökanden ska lämna sin ansökan till relevant behörig myndighet i sådan form och på sådant sätt som

fastställts av denna myndighet. Detta allmänna krav är ett typiskt krav för certifiering av organisationer, som grundar sig på principen om att den behöriga myndigheten ska fastställa förfaranden och former för sökande som önskar erhålla ett certifikat och att sökande ska tillämpa dem vid ansökan. På grund av direktivets rättsliga karaktär innehöll det inte någon sådan bestämmelse, men så som byrån uppfattar det har varje medlemsstat utarbetat dessa förfaranden och därtill knutna bestämmelser som ska tillämpas av de sökande. Punkt 2 innehåller ett villkor (att ha rätt personal och utrustning för att tillhandahålla utbildning) för att erhålla utbildningsorganisationens certifikat, som kommer från bilaga IV till direktivet. Den sista punkten i artikel 17 är ny i förhållande till direktivet och nödvändig för att införliva de grundläggande kraven i punkt 5 b i i bilaga Vb till grundförordningen. För den behöriga myndighet som ansvarar för tillsynen över en utbildningsorganisation är det av största vikt att ha tillträde till utbildningsorganisationens lokaler samt till relevanta uppgifter för att utföra sina tillsynsuppgifter.

66. Den föreslagna artikel 18 om **utbildningsorganisationers ledningssystem** innehåller framför allt de krav som härrör från punkt 1 i bilaga IV till direktivet. Genom denna artikel genomförs de grundläggande kraven i punkt 5 b ii i bilaga Vb till grundförordningen. Dessa krav har anpassats till kraven i tillägg 2 och tillägg 4 till ICAO bilaga 1, där det fastställs att utbildningsorganisationen måste införa ett säkerhetsledningssystem. Enligt tillägg 2 till ICAO bilaga 1 krävs det ett säkerhetsledningssystem och ett kvalitetssäkringssystem för att säkerställa att utbildningsorganisationer följer de tillämpliga kraven, men lagstiftaren har inte krävt två oberoende system utan endast ett "ledningssystem", vilket gör att organisationerna själva kan organisera detta på det sätt som passar dem bäst för att uppnå säkerhetsmålen. Detta är den princip som byrån föreslår ska tillämpas i förhållande till andra utbildningsorganisationer inom luftfarten i sin NPA 2008-22. Eftersom byrån måste hålla nere de föreslagna ändringarna i direktivets bestämmelser till ett minimum, innehåller förslaget endast tre ändringar som anses vara tekniskt nödvändiga under den här etappen:

- (1) Att införa begreppet ledningssystem för att genomföra grundförordningen. Detta innebär att kravet att ha infört en ledningsstruktur och ett kvalitetssystem anses ingå i kravet att införa och upprätthålla ett ledningssystem enligt de grundläggande kraven i punkt 5 d ii i bilaga Vb till grundförordningen. Denna strategi avspeglas i de föreslagna ändringarna.
- (2) Att kräva att en verksamhetsansvarig chef ska tillsättas. Byrån anser att det är ett mycket viktigt säkerhetskrav att fastställa att den verksamhetsansvariga chefen har ett direkt ansvar för säkerheten. Detta krav är också i linje med punkt 1.2 i tillägg 4 till ICAO bilaga 1.
- (3) Att införa ett krav på dokumentation för att införliva de grundläggande kraven i punkt 5 d i i bilaga Vb till grundförordningen. Branschstandarderna för kvalitetssystem kan visserligen innehålla detta krav i praktiken, men byrån anser ändå att det måste kunna garanteras att utbildningsorganisationens verksamhet är spårbar för den relevanta behöriga myndigheten vid inspektion.

Byrån skulle visserligen gärna ha förbättrat de befintliga bestämmelserna i direktivet ytterligare när det gäller kraven på ledningssystem, men de föreslagna ändringarna får nu begränsas till det som är absolut nödvändigt.

67. Bestämmelserna i den föreslagna artikel 19 om **kraven som rör utbildningskurser, planer för inledande utbildning och enhetsutbildning samt enhetskompetensplaner** har hämtats direkt från punkt 1 c i bilaga IV till direktivet. Utöver de vanliga ändringarna (att "nationell tillsynsmyndighet" har ersatts med "behörig myndighet" och att begreppet "utbildningsleverantör" har ersatts med "utbildningsorganisation") har följande redaktionella ändringar föreslagits: begreppet "i tillämpliga fall" har införts före "enhetsutbildningsplaner" och begreppet "bedömare" har lagts till efter "examinator". Begreppet "i tillämpliga fall" har lagts till för att klargöra att en utbildningsorganisation

även kan tillhandahålla inledande utbildning endast om det definitivt inte finns något behov av att tillhandahålla enhetsutbildningsplaner. Begreppet "examinator" användes i direktivtexten, medan begreppet "bedömare" nu används i grundförordningen. Direktivet innehåller emellertid inga kriterier för vilka villkor som ska tillämpas för att godkänna examinators eller bedömare. Även om grundförordningen innehåller klara kriterier för bedömare, har byrån på basis av ovannämnda instruktioner och expertgruppens ståndpunkt ansett att ytterligare genomförande och fastställande av villkor och krav för bedömare samt vid behov examinators ska senareläggas till den andra etappen.

68. Bestämmelserna i punkt 2 i bilaga IV till direktivet är oförändrade och har placerats i bilaga IV i detta förslag till förordning. Eftersom innehållet i bilagan har anpassats har dess rubrik också ändrats för att hänvisa just till **specifikationer för utbildningsorganisationers certifikat**.

### **Kapitel 6 – Krav för behöriga myndigheter**

69. Kraven i detta kapitel härrör från artiklarna 3.2, 3.3, 4.6, 4.7, 13.5, 13.6, 14 och 15 i direktiv 2006/23/EG. Dessa krav har samlats i olika artiklar enligt följande:
- Artikel 20: Den behöriga myndighetens oberoende
  - Artikel 21: De behöriga myndigheternas uppgifter
  - Artikel 22: Utfärdande och upprätthållande av certifikat, behörighet, behörighetstillägg och hälsointyg
  - Artikel 23: Kompetensbedömning
  - Artikel 24: Dokumentation
  - Artikel 25: Utbyte av information
  - Artikel 26: Certifieringsförfarande för utbildningsorganisationer
  - Artikel 27: Övervakning av utbildningsorganisationers verksamhet samt efterlevnad
  - Artikel 28: Behöriga organ
  - Artikel 29: Ömsesidigt erkännande av flygledarcertifikat
70. Liksom i de andra kapitlen har begreppet "utbildningsleverantör" ersatts med begreppet "utbildningsorganisation" och begreppet "nationell tillsynsmyndighet" ersatts med begreppet "behörig myndighet".
71. Byrån anser att bestämmelserna i artikel 3.2 och 3.3 i direktivet krävs för att garantera **den behöriga myndighetens oberoende** från leverantören av flygtrafiktjänster och utbildningsorganisationen. Det är nu byrån istället för kommissionen som ska underrättas om de behöriga myndigheternas namn och adress, samt eventuella ändringar av dessa. Denna ändring har införts eftersom byrån behöver denna information för de standardiseringsinspektioner som ska utföras i enlighet med artikel 54 i grundförordningen. Efter diskussioner med kommissionen enades man om att medlemsstaterna inte skulle behöva lämna denna information två gånger (till kommissionen och byrån), utan endast en gång (till byrån). Eftersom byrån lämnar sina standardiseringsrapporter till kommissionen kommer relevanta uppgifter om behöriga myndigheter också att lämnas.
72. Den föreslagna artikel 21 om **de behöriga myndigheternas uppgifter** grundar sig på artikel 14 i direktivet. Det har ansetts vara lämpligare att ändra rubriken på denna artikel till "De behöriga myndigheternas uppgifter" så att den avspeglar innehållet bättre. Byrån anser visserligen att innehållet i denna artikel inte medför någon ytterligare skyldighet för de behöriga myndigheterna jämfört med de krav som redan ställs genom andra artiklar i detta utkast till förordning, men har ändå beslutat att behålla uppräkningslistan för att hålla nere ändringarna i direktivtexten till ett minimum. Detta övervägande och behovet av konsekvens ledde till att det i led h infördes ytterligare en uppgift för den behöriga myndigheten, nämligen att godkänna begäran från den leverantör av

flygtrafiktjänster som ställer krav på språkkunskaper på utvidgad nivå (nivå 5) för de flygledare de anställer. Detta krav behövs för att komplettera bestämmelserna i den föreslagna artikel 12.5 samt för att garantera att detta genomförs på ett sådant sätt att det är icke-diskriminerande, proportionellt, medger öppenhet och insyn samt objektivt motiverat.

73. De första tre nyinförda punkterna i artikel 22 föreslås i syfte att komplettera bestämmelserna i artikel 4.6 och 4.7 i direktivet om **utfärdande av certifikat och därtill knutna uppgifter om behörighet, behörighetstillägg och hälsointyg** samt deras förnyande och förlängning. Dessa krav är gemensamma certifieringskrav för behöriga myndigheter som krävs för att komplettera kraven för sökande till certifikat (t.ex. krav för att fastställa förfaranden för ansökan, utfärdande, förnyande och förlängning samt krav på vilken process som ska följas när den behöriga myndigheten tar emot ansökan). Sådana bestämmelser fanns inte med i direktivet på grund av dess rättsliga karaktär. Men enligt byråns uppfattning behövs dessa allmänna certifieringskrav när direktivet överförs till en genomförandeförordning. Under den andra etappen kommer dessutom de föreslagna bestämmelserna att göra det lättare att integrera kraven för behöriga myndigheter i en horisontell föreskriftsstruktur, vilket byrån har föreslagit framför allt i sin NPA 2008-22, när dessa krav integreras till kapitlet Allmänt (kapitlet AR.GEN) som gäller för samtliga behöriga myndigheter vid tillsyn av luftfartsorganisationer och yrken som omfattas av certifiering.
74. De föreslagna bestämmelserna i artiklarna 23, 24 och 25 om **kompetensbedömning, dokumentation och utbyte av information** överförs från punkterna 14.4, 14.3 och 14.2 i direktivet. Den föreslagna ordningen har ansetts vara mer logisk med tanke på ordningsföljden för de behöriga myndigheternas uppgifter. De föreslagna bestämmelserna kommer att behöva bedömas och eventuellt revideras under den andra etappen när samtliga dessa myndighetskrav integreras. Det ska återigen framhållas att förslaget till förordning inte innehåller krav som är tillämpliga för examinatorer samt krav och kriterier för det godkännande som ska utfärdas av den behöriga myndigheten. Som tidigare har nämnts kommer dessa krav att utarbetas under den andra etappen. Det ska också understrykas att bestämmelserna i artikel 25 om utbyte av information redan täcks genom artikel 15 i grundförordningen. Denna artikel ska därför strykas från den här tillämpningsföreskriften, som emellertid inte uppfyller det kriterium som har fastställts genom det begränsade uppdrag som byrån har tilldelats för "det påskyndade förfarandet".
75. De föreslagna bestämmelserna i artiklarna 26 och 27 om **certifieringsförfarande för utbildningsorganisationer och övervakning av utbildningsorganisationers verksamhet** grundar sig på punkterna 13.3, 13.5, 13.6 och 14.5 i direktivet. Den punkt 1 som har lagts till i artikel 26 anses vara nödvändig för att komplettera de krav som är relevanta för utbildningsorganisationers certifiering sett ur de behöriga myndigheternas perspektiv. Den behöriga myndigheten ska därför fastställa relevanta förfaranden för ansökan, utfärdande och upprätthållande som rör giltigheten för utbildningsorganisationers certifikat. Direktivet innehåller visserligen inte sådana bestämmelser, men det föreslagna kravet behövs när direktivet överförs till en genomförandeförordning. Detta krav, liksom kravet att de behöriga myndigheterna ska fastställa förfaranden för certifiering av flygledare, kommer att rationaliseras när bestämmelserna i detta kapitel integreras till en horisontell föreskriftsstruktur. Dessa krav kommer att ingå i kraven på ledningssystem för de behöriga myndigheterna.
76. Ännu en redaktionell ändring i artikel 27.3 är att begreppet "besök på plats" har ersatts med begreppet "oanmälda inspektioner". Experterna ansåg att "besök på plats" var flertydigt eftersom det inte är något allmänt begrepp som används för att beskriva de behöriga myndigheternas tillsynsuppgifter med avseende på säkerheten. I samband med grundförordningen och dess tillämpningsföreskrifter för myndighetskrav används dessutom begreppen "inspektioner" och "oanmälda inspektioner". Utifrån den bedömning som byrån har gjort anses den föreslagna ändringen inte ha någon betydelse vare sig för de behöriga myndigheterna eller för utbildningsorganisationerna eftersom den endast



klargör syftet med kravet. Tillämpningsområdet för "besök" definieras inte i direktivet, medan den övergripande generella innebörden av en inspektion återfinns i grundförordningen (dvs. artikel 54 i grundförordningen).

77. Det ska också noteras att artikel 27.5 om ömsesidigt erkännande av certifikat som har utfärdats i enlighet med bestämmelserna i denna förordning är överflödig, med avseende på artikel 11 i grundförordningen. När det gäller utformning av rättsakter ska bestämmelser som redan har fastställts genom överordnad lagstiftning inte upprepas i tillämpningsföreskriften, och denna punkt bör därför utgå. Dessa överväganden uppfyller emellertid inte de kriterier som har fastställts genom det begränsade uppdrag som byrån har tilldelats för "det påskyndade förfarandet".
78. Artikel 28 i förslaget till förordning om **behöriga organ** grundar sig på punkt 14.6 i direktivet. Enligt artikel 13 i grundförordningen får den behöriga myndigheten delegera alla certifieringsuppgifter. På grundval av idén bakom begreppet "certifiering" i grundförordningen anses varje tillsynsuppgift i samband med utbildningsorganisationer vara en certifieringsuppgift eftersom den krävs för att erhålla ett certifikat eller behålla certifikatets giltighet. Det föreslås därför att den speciella hänvisningen till en särskild uppgift för den behöriga myndigheten ska strykas. På grundval av artikel 13 i grundförordningen får den behöriga myndigheten delegera varje uppgift med undantag för utfärdande av certifikat och intyg (samt begränsning, tillfälligt upphävande eller återkallande av dessa handlingar). Hänvisningen till artikel 3 i förordning (EG) nr 550/2004 har dessutom ersatts av en hänvisning till artikel 13 i grundförordningen eftersom det utgör den rättsliga grunden för denna tillämpningsföreskrift. Det är också viktigt att understryka att förordning (EG) nr 1070/2009 har resulterat i att artikel 3 i förordning (EG) nr 550/2004 har ändrats. I samband med detta har begreppet "erkänd organisation" ersatts med begreppet "behörigt organ". Under den andra etappen kommer byrån att utvärdera behovet av att bibehålla denna artikel, med tanke på att dess bestämmelser redan finns med i grundförordningen och att denna punkt i princip skulle kunna strykas.
79. Genom artikel 29 om **ömsesidigt erkännande av flygledarcertifikat** överförs artikel 15 i direktivet. För det första ska det noteras att bestämmelserna om ömsesidigt erkännande av certifikat och intyg som har utfärdats i enlighet med bestämmelserna i denna förordning är överflödiga, med avseende på artikel 11 i grundförordningen. När det gäller utformning av rättsakter ska bestämmelser som redan har fastställts genom överordnad lagstiftning inte upprepas i tillämpningsföreskriften, och denna punkt bör därför utgå. Dessa överväganden uppfyller emellertid inte de kriterier som har fastställts genom det begränsade uppdrag som byrån har tilldelats för "det påskyndade förfarandet". Å andra sidan har direktivet en restriktivare syn på ömsesidigt erkännande än grundförordningen, eftersom det ger medlemsstaterna möjlighet att låta bli att erkänna certifikat för flygledare som inte har uppnått minimiåldern 21 år. Som tidigare har förklarats är en sådan begränsning inte i linje med grundförordningens principer och ger upphov till rättsliga betänkligheter eftersom en tillämpningsföreskrift inte får avvika från den överordnade lagstiftningen.
80. I syfte att undvika de svårigheter som uppstår genom de motstridiga uppdragen föreslår byrån nu två alternativ för politiskt avgörande. I alternativ A, så som det har utformats i utkastet, innehåller punkt 1 en enda mening, som stärker principen om ömsesidigt erkännande utan någon ytterligare begränsning. Alternativ B innehåller däremot en andra mening som ger medlemsstaterna en möjlighet till begränsning när det gäller flygledare som ännu inte har uppnått minimiåldern 21 år. För att inte äventyra principen om ömsesidigt erkännande har denna begränsning formulerats på ett lite annorlunda sätt än i direktivet, och utövandet av rättigheter för flygledare som ännu inte har fyllt 21 år inskränks till den medlemsstat som har utfärdat dessa personers certifikat. Alternativ B i denna artikel kan endast väljas tillsammans med artikel B i artikel 8.3 a om huruvida det ska vara tillåtet med avvikelser från kravet på minimiålder eller ej.

81. I punkterna 2, 3 och 4 i förslaget till artikel 29 kopieras resten av artikel 15 i direktivet. I dessa krav regleras förfarandena för de fall då en certifikatinnehavare utövar certifikatets rättigheter i en annan medlemsstat än där certifikatet har utfärdats. Innehållet i dessa punkter och det beskrivna förfarandet har inte ändrats.

### **Kapitel 7 – Slutbestämmelser**

82. Förändringar i fråga om rättslig karaktär, tidsplan och medlemsstaternas typ av skyldigheter gör att vissa bestämmelser inte har överförts eftersom de är inaktuella, t.ex. artikel 14.7 om att överlämna en rapport om direktivets tillämpning vart tredje år. Med tanke på att direktivet redan har upphävts och att denna förordning beräknas träda i kraft är det överflödigt att överlämna någon rapport om direktivets tillämpning. De standardiseringsinspektioner som byrån har utfört på grundval av denna tillämpningsföreskrift kommer å andra sidan att ge kommissionen den information som krävs om tillämpningen av denna förordning.
83. Artikel 16 i direktivet om anpassning till den tekniska och vetenskapliga utvecklingen anses också vara överflödig, eftersom den nya rättsakten är på en annan nivå. När man har en kommissionsförordning som tillämpningsföreskrift innebär detta att varje ändring i denna förordning också ska utföras genom samma förfarande för delegerade akter (tidigare kommittéförfarandet). Därför finns det inget behov att ange att den är tillämplig för vissa tillämpningsföreskrifter.
84. I stället föreslås det att en ny **översynsklausul** ska integreras i artikel 30 i syfte att fastställa total överensstämmelse med de grundläggande kraven i grundförordningen. Byrån föreslår att det ska göras en utvärdering av det europeiska systemet för certifiering av flygledare, som skulle resultera i ett yttrande där man identifierar ytterligare nödvändiga förbättringar samt behoven att fastställa total överensstämmelse med de grundläggande kraven. Detta yttrande kan också innehålla eventuella ändringar av denna förordning. En sådan översynsklausul är vanligt förekommande i de tillämpningsföreskrifter som redan har antagits inom luftfartssäkerhetsområdet.
85. Artikel 17 i direktivet, som handlar om att inrätta en kommitté och fastställa det tillämpliga förfarandet, är inte relevant i en tillämpningsföreskrift eftersom denna bestämmelse inte delegerar uppgifter till en lägre nivå och det redan har fastställts i artikel 8c.10 i grundförordningen vilken kommitté som ansvarar för frågor som rör certifiering av flygledare. Därför har denna bestämmelse inte överförts.
86. Artikel 18 i direktivet om sanktioner anses inte heller behövas, eftersom denna fråga regleras tillräckligt genom artikel 68 i grundförordningen.
87. När det gäller **övergångsbestämmelserna** har det införts två nya bestämmelser i artikel 31. Det gäller dels att medlemsstaterna får fortsätta att tillämpa de eventuella nationella behörighetstillägg som de kan ha utarbetat på grundval av artikel 7.4 i direktivet, dels att medlemsstaterna ska ha möjlighet att begränsa utövandet av rättigheterna för ett enhetsbehörighetstillägg under en viss ålder på grundval av artikel 10 i direktivet. Byrån föreslår att de medlemsstater som redan använder dessa bestämmelser ska kunna fortsätta att tillämpa sin nuvarande nationella lagstiftning under en övergångsperiod, fram till dess att gemensamma bestämmelser har utarbetats och blivit tillämpliga inom dessa områden. Beträffande de gemensamma bestämmelserna under den andra etappen ska det noteras att det kommer att krävas övergångs- och anpassningsperioder, inte bara för att fastställa dessa bestämmelser utan även för att tillämpa dem, så att man kan se till att leverantörer av flygtrafiktjänster har förutsättningar att anpassa personalplanering och personalpolicy till de resulterande förändrade kraven. Den klara fördelen med denna strategi är att den möjliggör en smidig övergång, vilket krävs enligt grundförordningen, utan att den äventyrar det system som har inrättats genom den förordningen, i och med att medlemsstaterna inte får fortsätta att fastställa avvikelser från de allmänna bestämmelserna utöver de möjligheter som ges genom den förordningen. För att säkerställa ett lämpligt informationsflöde uppmannas

medlemsstaterna också att underrätta byrån när de använder sig av dessa övergångsbestämmelser.

88. I denna artikel finns även andra tilläggsbestämmelser som ska avspegla vilka **övergångsbestämmelser** som krävs **när det gäller certifikat, behörighet, behörighetstillägg, hälsointyg och utbildningsorganisationers certifikat**.
- Bestämmelserna i artikel 31.4 syftar till att undanta certifikat, behörighet, behörighetstillägg, hälsointyg och utbildningsorganisationers certifikat som har utfärdats på grundval av nationell lagstiftning utfärdad i enlighet med tillämpliga bestämmelser i direktivet.
  - Genom bestämmelserna i artikel 31.5 garanteras att sökande som redan har ansökt om certifikat, behörighet, behörighetstillägg, hälsointyg eller utbildningsorganisationers certifikat, men som ännu inte har fått detta utfärdat, följer bestämmelserna i denna förordning innan relevant certifikat, behörighet, behörighetstillägg, hälsointyg eller utbildningsorganisationers certifikat utfärdas. Eftersom de tillämpliga kraven inte har genomgått någon genomgripande förändring jämfört med kraven i direktivet, anser byrån att denna bestämmelse inte har någon större betydelse.
  - Bestämmelserna i artikel 31.6 och 31.7 är nödvändiga för utbildningsorganisationer som har byrån som behörig myndighet (utbildningsorganisationer som har sin huvudsakliga verksamhet lokaliserad utanför medlemsstaternas territorium). Bestämmelserna i artikel 31.6 syftar till att garantera kontinuiteten för den certifieringsprocess som redan har inletts av medlemsstatens/medlemsstaternas myndighet(er) samt till att säkerställa en smidig övergång för dessa sökande. Bestämmelserna i artikel 31.7 ska säkerställa en överföring av tillsynsverksamheten från medlemsstatens/medlemsstaternas myndighet(er) till byrån sex månader efter det att denna förordning har trätt i kraft. Byrån anser att det skulle räcka med sex månader för att förbereda övertagandet av de ansvarsområden som lagstiftaren har tilldelat i grundförordningen (se artikel 22b).
89. Artikel 20 i direktivet om övergången är inte tillämplig på grund av rättsaktens ändrade karaktär. Därför har denna bestämmelse inte överförts. Efter det att denna förordning har trätt i kraft är den till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.
90. När det gäller denna förordnings **ikraftträdande** föreslår byrån standardförfarandet, dvs. den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*. Detta är också i linje med medlemsstaternas begäran nyligen om att påskynda genomförandet av det så kallade SES II-paketet.

### **Bilagor**

91. Bilaga I, som innehåller **specifikationer för certifikat**, är oförändrad, fränsett vissa mindre redaktionella ändringar.
92. Bilaga II, där **utbildningskraven** specificeras, innehåller den uppdaterade hänvisningen till den senaste utgåvan av Eurocontrols dokument "Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training" av den 21 oktober 2008, vilket anses vara en nödvändig teknisk uppdatering. Kravet att flygledare ska få utbildning i säkerhet, trygghet och krishantering, som kommer från artikel 4.8 i direktivet, har dessutom lagts till i såväl enhetsutbildningskraven i del B som fortbildningskraven i del C på grundval av experternas ståndpunkt. Syftet med detta är att säkerställa att flygledare har fått tillräcklig utbildning i framför allt frågor som rör säkerhet och krishantering, men förstås även trygghet.
93. Eftersom de beskrivande elementen i bilaga III har flyttats till artikel 12 om språkbehörighetstillägg innehåller denna bilaga nu enbart tabellen med **behörighetsskalan för språkkunskaper**.

94. Bilaga IV har också uppdaterats genom att de beskrivande elementen har lagts in i de relevanta artiklarna. Därför innehåller den endast f.d. punkt 2 om **specifikationer för utbildningsorganisationers certifikat**.

#### IV. Konsekvensbedömning

95. Syftet med en konsekvensbedömning är att bedöma konsekvenserna av vissa bestämmelser och krav som ska utarbetas. I det här fallet skulle detta avse införandet av krav som gäller certifiering av flygledare. Syftet med analysen skulle därför vara att utgöra ett stöd vid beslutsprocessen om genomförandet av den ändrade grundförordningen.
96. Konsekvensbedömningens syfte och metod har förklarats i flera anknytande dokument, t.ex. konsekvensbedömningen om utsträckningen av EASA-systemet till att omfatta regelverket för flygledningstjänster och flygtrafiktjänster (ATM/ANS)<sup>(9)</sup>.
97. För att genomföra grundförordningen med avseende på certifiering av flygledare krävs det nu två etapper. Syftet med den första etappen ("det påskyndade förfarandet") är att överföra det befintliga direktivet utan några betydande ändringar i fråga om de materiella kraven, i linje med instruktionerna från kommissionen och de beslut som har fattats av kommittén för det gemensamma luftrummet.
98. Detta yttrande innehåller ett antal förslag till tillämpningsåtgärder som har överförts från direktiv 2006/23/EG. Det förekommer inga väsentliga ändringar av direktivets innehåll som skulle motivera till en vidare analys genom en konsekvensbedömning. De mindre ändringar som har klassificerats och förklarats här ovan skulle alltså inte innebära några andra alternativ eller möjligheter som kräver en ytterligare studie. Någon särskild konsekvensbedömning har därför inte genomförts i det här skedet.
99. Även om det kan anses att det inte föreligger några omedelbara risker inom området flygledningstjänster, finns det fortfarande många aspekter som behöver behandlas. Tillsyn, övervakning och efterlevnad fungerar alltså inte tillfredsställande och säkerhetsåtgärderna inom ATM/ANS genomförs fortfarande inte på ett enhetligt sätt. Ovannämnda konsekvensbedömning om utsträckningen av EASA-systemet till att omfatta regelverket för flygledningstjänster och flygtrafiktjänster (ATM/ANS)<sup>(10)</sup> liksom denna analys bekräftar att åtgärder behöver vidtas. Även om Europas luftrum är säkert, är det uppenbart att vissa aspekter fortfarande behöver behandlas. Detta gäller i första hand målet om ett tydligt regelverk och en enhetlig tillsyn. Under den andra etappen av genomförandet kommer detta att utvärderas och behandlas ytterligare.

#### V. Slutsatser

100. Byrån har utarbetat detta yttrande som ett svar på den begäran som kom från kommissionen och kommittén för det gemensamma luftrummet om att genomföra utsträckningen av det europeiska regelverket för luftfartssäkerhet till ATM/ANS under den första etappen genom det så kallade påskyndade förfarandet. Byrån har i samband med detta ingående beaktat de ytterligare upplysningar som den har fått från kommissionen, kommittén för det gemensamma luftrummet och EASA:s styrelse samt från alla berörda parter.
101. Byrån är övertygad om att det påskyndade förfarandet på ett tidigt stadium kommer att resultera i fördelar för säkerhetsregelverket:

---

<sup>(9)</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

<sup>(10)</sup> [www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/opinions/Translations/01\\_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf)

- Eftersom en kommissionsförordning är direkt tillämplig är det ett effektivare sätt att uppnå en hög och enhetlig säkerhetsnivå än ett direktiv där de nationella överföringsnivåerna och överföringsmetoderna kan variera och avvika.
  - Ett certifieringssystem genom direkt tillämpliga bestämmelser bör främja införandet av FAB-arrangemangen.
  - Byrån får utarbeta allmänna råd om uppfyllande av krav samt certifieringsspecifikationer som ska användas för att främja efterlevnad av bestämmelserna samt ge den proportionalitet och subsidiaritet som krävs. Detta innebär också att bästa branschpraxis används.
  - De nya bestämmelserna utgör den rättsliga grunden för standardiseringsinspektioner som syftar till att garantera en säker och enhetlig tillämpning av de gemensamma bestämmelserna samt att bistå myndigheterna i deras tillsynsfunktion med avseende på säkerheten.
  - Byrån ska bli behörig myndighet för de uppgifter som den har tilldelats genom lagstiftningen – för leverantörer av flygtrafiktjänster i hela Europa, men också utanför EU samt för icke-europeiska utbildningsorganisationer för flygledare.
  - Andra element i det europeiska systemet för luftfartssäkerhet – t.ex. internationella samarbetsavtal och verkställighetsåtgärder enligt grundförordningen – skulle bli tillämpliga även inom det här området.
  - Byrån kan bidra till genomförandet av SES II genom olika lagstiftningsåtgärder, framför allt genom att stödja FAB-arrangemangen, överföra ICAO:s normer och rekommendationer, utöva säkerhetstillsyn över ATM-nätverkets ledningsuppgifter och stödja genomförandet av SESAR-programmet.
102. Byrån rekommenderar att kommissionen inleder verkställandeprocessen för att anta kommissionens nya förordning om certifiering och hälsointyg för flygledare på grundval av detta yttrande.

Köln den 28 maj 2010

P. Goudou  
Verkställande direktör