



**UTTALELSE NR. 03/2010**

**FRA DET EUROPEISKE FLYSIKKERHETSBYRÅ**

**av 28. mai 2010**

**om kommisjonsforordning XXX/2010 om fastsettelse av gjennomføringsregler for utstedelse av sertifikater og helseattester for flygeledere**

## I. Generelt

1. Den kontinuerlige veksten i flytrafikken i Europa medfører mange utfordringer, spesielt når det gjelder de viktigste sikkerhetsfaktorene ved flyplasser og ATM/ANS. For å ivareta sikkerheten må derfor nødvendige risikoreduksjonstiltak fastsettes gjennom et harmonisert, helhetlig regelverk i alle medlemsstatene.
2. Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008<sup>1</sup> (heretter kalt "grunnforordningen") endret ved forordning (EF) nr. 1108/2009<sup>2</sup> oppretter en hensiktsmessig, omfattende ramme for fastsettelse og gjennomføring av felles tekniske krav og administrative framgangsmåter innenfor området sivil luftfart. Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/23/EF om et fellesskaps sertifikat for flygeledere<sup>3</sup> er derfor opphevet, uten at dette berører bevis og sertifikater som allerede er utstedt til personer og organisasjoner i samsvar med nevnte direktiv. Grunnforordningen gir Kommisjonen myndighet til å vedta gjennomføringsregler for sertifisering av flygeledere og tilhørende godkjenninger, som skal gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken, herunder beste praksis og den vitenskapelige og tekniske utvikling, innenfor opplæring av flygeledere. Grunnforordningen krever videre at gjennomføringsreglene innledningsvis utvikles på grunnlag av bestemmelsene i europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/23/EF om et fellesskaps sertifikat for flygeledere.
3. Omfanget av dette regelverksarbeidet er skissert i mandat (ToR) ATM.003<sup>4</sup> "Utvidelse av EASA-systemet til sikkerhetsregulering av lufttrafikkstyring (ATM) og flysikringstjenester (ANS) – utvikling av regler for sertifisering av flygeledere". Men som forklart i kapittel II i denne uttalelsen, har innholdet og regelverksprosessen som Det europeiske flysikkerhetsbyrå (heretter kalt "Byrået") har fulgt, ikke vært helt i samsvar med ovennevnte mandat. Innholdet i denne uttalelsen følger vedtaket gjort av Komiteen for Det felles europeiske luftrom på dens 33. møte 3.-4. desember 2009, som skissert i det påfølgende brevet<sup>5</sup> fra Europakommisjonen til Byrået, som definerer en hurtigprosedyre for framskyndet innarbeiding av allerede eksisterende regler, bl.a. europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/23/EF om et fellesskaps sertifikat for flygeledere.
4. Denne uttalelse omhandler innarbeidingen av dette direktivet med bare minimale tekniske oppdateringer. Det må understrekes at innholdet i denne uttalelse bare representerer første fase i to-trinnsprosessen Europakommisjonen la opp til i sitt brev, og at den fulle gjennomføringen av kravene som stammer fra grunnforordningen og fullt samsvar med de grunnleggende kravene angitt i vedlegg Vb til grunnforordningen vil skje på et senere stadium etter framgangsmåten for regelverksarbeid vedtatt av Byråets styre. Byrået bør endre ovennevnte mandat slik at det bedre gjenspeiler denne trinnvise tilnærmingen.
5. Arbeidet er gjort av en regelverksgruppe nedsatt av Byrået. Regelverksgruppens sammensetning er definert på grunnlag av Byråets framgangsmåter for regelverksarbeid og gjenspeiler kompleksiteten i oppgaven, nødvendig ekspertise og aktørene som potensielt berøres av arbeidet. Byrået ivaretok selv sekretariatsfunksjonen for regelverksgruppen og har ført denne uttalelse i pennen.

---

<sup>1</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 216/2008 av 20. februar 2008 om felles regler for sivil luftfart og om opprettelse av et europeisk flysikkerhetsbyrå og om oppheving av rådsdirektiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF (EUT L 79 av 19.3.2008, s. 1).

<sup>2</sup> Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 1108/2009 av 21. oktober 2009 om endring av forordning (EF) nr. 216/2008 om flyplasser, lufttrafikkstyring og flysikringstjenester og om oppheving av direktiv 2006/23/EF (EUT L 309 av 24.11.2009, s. 51).

<sup>3</sup> Europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/23/EF av 5. april 2006 om et fellesskaps sertifikat for flygeledere (EUT L 114 av 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, datert 9. desember 2009.

6. Byrådet forelegger herved sin uttalelse for Kommisjonen. Uttalelsen tar mål av seg til å dekke første trinn i hurtigprosedyren i samsvar med artikkel 8c og 22b i grunnforordningen.
7. Forslaget til regler tar hensyn til europaparlaments- og rådsdirektiv 2006/23/EF av 5. april 2006 om et fellesskaps sertifikat for flygeledere, i tillegg til allerede eksisterende fellesskapsregelverk innenfor rammen av Det felles europeiske luftrom og gjeldende internasjonale standarder og anbefalte praksis publisert av ICAO (dvs. Annexene) på grunnlag av artikkel 37 i Chicago-konvensjonen, og er basert på artikkel 2 nr. 2 bokstav d) i grunnforordningen, som oppfordrer Byrådet til å bistå medlemsstatene med å oppfylle sine forpliktelser i henhold til Chicago-konvensjonen, ved å skape et grunnlag for felles fortolkning og ensartet gjennomføring av dens bestemmelser, og ved å sikre at dens bestemmelser blir tatt behørig hensyn til når gjennomføringsreglene utarbeides.
8. For å sikre full gjennomføring av ovennevnte artikler i grunnforordningen og fullt samsvar med de grunnleggende kravene beskrevet i vedlegg Vb til grunnforordningen skal Byrådet foreta en evaluering av det europeiske sertifiseringssystemet for flygeledere og vurdere hvilke ytterligere forbedringer som er nødvendige for å oppnå en "helhetlig systemtilnærming" til luftfarten med sikte på, som et neste trinn, å framlegge en uttalelse for Kommisjonen, med nødvendige gjennomføringstiltak.
9. Denne uttalelse er vedtatt – delvis i henhold til framgangsmåten fastsatt av Byråets styre<sup>6</sup> – i samsvar med bestemmelsene i artikkel 19 i grunnforordningen. Fravik fra denne framgangsmåten som skyldes anvendelse av hurtigprosedyren som Kommisjonen og Komiteen for det felles luftrom anmodet om, er forelagt Byråets styre, som bekreftet at den i prinsippet støttet bruk av denne prosedyren i dette spesielle tilfellet der eksisterende regelverk allerede er på plass, under den forutsetning at det ikke ville gjøres noen vesentlige innholdsmessige endringer i forhold til eksisterende regler.

## II. Høring

10. Det stramme tidsskjemaet hurtigprosedyren medfører, innebærer at den første pakken med gjennomføringsregler bør være vedtatt innen utgangen av 2010. Dette innebærer i sin tur at Byrådet må avgi sin uttalelse senest i juni 2010, noe som gjorde at det var umulig for Byrådet å følge den vanlige saksgangen i regelverksprosedyren, spesielt i forhold til den formelle offentlige høringen av aktører. Skulle Byrådet ha fulgt den vanlige regelverksprosedyren, ville det ha måttet utstede en kunngjøring om forslag til endring (NPA) etterfulgt av en offentlig høring, og til sammen ville det gått minst seks til sju måneder fra NPAen ble offentliggjort, til det felles dokumentet som sammenfatter høringssvarene (CRD) kunne stå ferdig og uttalelsen utstedes. Forslaget til regelutkast gjelder en innarbeiding av det allerede eksisterende direktivet, og Byrådet har ikke gjort noen vedtak om akseptable metoder for å sikre overholdelse av kravene (AMC) eller veiledningsmateriale (GM). Dette var bakgrunnen for at hurtigprosedyren ble foreslått, så uttalelsen vil bli utstedt direkte til Europakommisjonen og offentliggjort.
11. For å sikre at interesserte aktører blir best mulig informert om innholdet i denne uttalelse, vil Byrådet sammen med Europakommisjonen holde en egen konferanse for å forklare innholdet i uttalelsen. Byrådet vil i tillegg holde egne informasjonsmøter om innholdet i uttalelsen, minst for følgende organer: Komiteen for det felles luftrom (SSC), Industry Consultation Body (ICB), EASA Advisory Board, Advisory Group of National Authorities (AGNA) og Safety Standards Consultative Committee (SSCC).

---

<sup>6</sup> Styrets vedtak om framgangsmåte som Byrådet skal anvende ved avgivelse av uttalelser og utstedelse av sertifiseringsspesifikasjoner og veiledningsmaterieell ("regelverksprosedyre"). EASA MB 08-2007 av 13.06.2007.

12. Byrået vil legge fram skriftlige konklusjoner om resultatene av konferansen og informasjonsmøtene for Kommisjonen og publisere dem via det dedikerte nettstedet for ATM & Airports<sup>7</sup>.

### III. Innholdet i Byråets uttalelse

#### *Bakgrunn*

13. På grunnlag av instruksene beskrevet over, måtte nedenstående utfordringer tas i betraktning i dette regelverksforberedende arbeidet.
14. Den eksisterende rettsakten er et direktiv, som skal "overføres" til en forordning. Denne endringen i rettslig karakter innebærer at bestemmelsene i den framtidige rettsakten blir vesentlig mer forpliktende. I motsetning til direktivene, som av natur er bindende med hensyn til resultatene som skal oppnås, men som overlater til nasjonale myndigheter å velge form og metoder, noe som forutsetter at de innarbeides i medlemsstatenes nasjonale lovgivning, får forordninger generell anvendelse og er bindende i alle deler og kommer direkte til anvendelse i alle medlemsstater.
15. Det gjeldende direktivet ble vedtatt av Europaparlamentet og Rådet med henvisning til artikkel 80 nr. 2 i traktaten om opprettelse av Det europeiske fellesskap, mens rettsgrunnlaget for den nye gjennomføringsregelen er artikkel 8c i grunnforordningen, som ga Kommisjonen myndighet til å vedta tiltak for å endre ikke-grunnleggende elementer i samme artikkel ved å supplere den. Målene for, omfanget av og innholdet i fullmakten er klart definert i grunnforordningen og fastsetter klare grenser for gjennomføringsregler som vedtas på grunnlag av grunnforordningen. Videre fastsetter grunnforordningen felles grunnleggende krav med sikte på å sørge for et høyt, ensartet nivå for sikkerhet innen sivil luftfart og krever at Kommisjonen skal vedta de nødvendige gjennomføringsregler for å sikre ensartet anvendelse av dem.
16. Ensartet anvendelse av gjennomføringsreglene er et sentralt element for å oppnå og opprettholde et høyt, ensartet nivå på sikkerheten innen sivil luftfart i Europa og er dermed en nøkkelfaktor for å oppnå målene fastsatt i grunnforordningen. Medlemsstatenes skjønnsmyndighet når det gjelder gjennomføringen av de felles kravene, kan derfor ikke opprettholdes.
17. Å opprettholde og styrke den felles sertifiseringsordningen for flygeledere i Den europeiske union er et grunnleggende element i det europeiske flygekontrollsystemet. Å sikre et felles ensartet sikkerhetsnivå vil også styrke den gjensidige godkjenningen av sertifikater og legge til rette for fri bevegelighet for personer og tjenester.

#### *Endringer som foreslås gjort i forhold til det gjeldende direktivet*

18. Når Byrået nå har gjennomført dette regelverksforberedende arbeidet, har det ikke innført noen vesentlige endringer i sertifiseringsordningen for flygeledere, og heller ikke i sertifiseringskravene. Enkelte endringer som berører visse bestemmelser i direktivet, var imidlertid ikke til å unngå på grunn av **endringen i rettsgrunnlag** som beskrevet over, og på grunn av de klart definerte målene for, omfanget av og innholdet i myndigheten hjemlet i forordningen, som har forrang (se særlig artikkel 8c nr. 10 i grunnforordningen). I slike tilfeller har både Byrået og ekspertene i regelverksgruppen prøvd å finne løsninger som gjør det mulig å beholde status quo i medlemsstatene og ikke medfører vesentlige endringer i forhold til kravene. Eksempler:
  - (1) Virkeområdet for grunnforordningen er definert slik at virkeområdet for denne gjennomføringsregelen ikke kan utvides direkte til flygeledere som arbeider under ansvaret til en ANSP som tilbyr tjenester til andre flybevegelser enn GAT (dvs. typisk militære leverandører). I stedet – og helt i tråd med bestemmelsene i

---

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

grunnforordningen – skal medlemsstatene sikre at tjenester som ytes eller stilles tilgjengelig for offentligheten av militært personell, minst har et tilsvarende sikkerhetsnivå, og kan velge, på frivillig basis, å anvende prinsippene i denne gjennomføringsregelen på militært personell som yter tjenester til offentligheten,

- (2) Innføring av grunnleggende krav med hensyn til opplæringsorganisasjonenes styringssystem, som uttrykkelig fastsetter at en ansvarlig leder skal utpekes, og forpliktelser med hensyn til oppbevaring av dokumentasjon og til at vedkommende myndighet skal gis tilgang til anleggene for å kunne vurdere overholdelsen av gjeldende grunnleggende krav og ICAO-regler.

19. Dessuten var det nødvendig å gjøre endringer når det gjaldt den **skjønnsmyndighet** medlemsstatene har i henhold til direktivet. Denne skjønnsmyndigheten er i strid med grunnforordningens styrende prinsipper og kan derfor ikke opprettholdes under grunnforordningens regime. Som en kompromissløsning foreslås det å bruke egnede overgangsordninger til å beholde en del av disse ordningene, i stedet for generelle bestemmelser som gir medlemsstatene mulighet til å fortsette å definere nasjonale "varianter". Overgangstiltakene vil gi medlemsstater som allerede har slike varianter på plass, anledning til å fortsette å anvende nasjonal lovgivning inntil felles regler er fastsatt til erstatning for eksisterende varianter. Da vil medlemsstatene kunne fortsette dagens praksis uten å kompromittere systemet etablert ved grunnforordningen, men de vil ikke kunne innføre nye unntak fra de generelle reglene annet enn det grunnforordningen allerede åpner for.

Eksempler:

- (1) Bruk av nasjonale påtegninger,
- (2) Mulighet for medlemsstatene til å innføre en aldersgrense for å utøve rettighetene knyttet til en enhetspåtegning.

20. For andre utslag av medlemsstatenes utøvelse av denne skjønnsmyndigheten, har man måttet bruke en annen metode. Når det gjelder disse **dispensasjonsmulighetene**, som kvalifiserer for bruk av fleksibilitetsbestemmelsene i artikkel 14 nr. 6 og 7 i grunnforordningen, foreligger det ingen mulighet i regelverket til å fravike kravene annet enn gjennom disse bestemmelsene. Bestemmelsene i artikkel 14 gir medlemsstatene mulighet til å fravike standardene i gjennomføringsreglene i behørig begrunnede tilfeller, samtidig som de må sikre oppnåelse av et tilsvarende beskyttelsesnivå, gjensidig godkjenning og til og med at andre medlemsstater kan anvende samme tiltak i lignende tilfeller. Dette gjelder mulighetene for dispensasjon i forbindelse med utdanningsnivå og minstealder.

Eksempler:

- (1) Når det gjelder den myndighet medlemsstatene er gitt til å fravike utdanningsstandardene som er fastsatt, foreslår Byrået å endre kravet med hensyn til utdanningsstandard slik at det blir mer generelt og det ikke blir behov for å utarbeide en egen prosedyre for tilfeller som ikke oppfyller standardene, som ville være et unntak fra den generelle unntaksmuligheten som gis i grunnforordningen.
- (2) Muligheten for å tillate en lavere minstealder ved opptak er et mer sammensatt problem ettersom et slikt unntak i dagens regime med direktivet også kan ha betydning for den gjensidige godkjenningen av sertifikater. Byrået er av den oppfatning at muligheten for dispensasjon når det gjelder alder ved opptak, er noe medlemsstatene automatisk har fått i grunnforordningen, forutsatt at vilkårene for anvendelse av fleksibilitetsbestemmelsene er oppfylt. Men som forklart over, innebærer fleksibilitetsbestemmelsene i grunnforordningen uttrykkelig gjensidig godkjenning av alle sertifikater som er utstedt i samsvar med gjeldende felles regler, og dette prinsippet gjelder da også sertifikater utstedt i henhold til fleksibilitetsbestemmelsene. Å opprettholde muligheten for å nekte gjensidig godkjenning av sertifikater utstedt i henhold til fleksibilitetsbestemmelsene for å

tillate en lavere aldersgrense, ville dermed være verken juridisk eller teknisk mulig eller berettiget. Hensett til dette og til det begrensede mandatet som bare tillater minimale tekniske oppdateringer, har Byrået utarbeidet to alternativer for artikkel 29 i forhold til artikkel 8 nr. 3 bokstav a), med en klar preferanse for alternativ A i begge tilfeller, som vil være en teknisk og juridisk fornuftig løsning samtidig som den sikrer at det relevante ICAO-kravet overholdes.

21. Visse **redaksjonelle endringer** måtte gjøres for at bestemmelsene skal kunne anvendes direkte uten nasjonale gjennomføringsregler (1), for å tilpasse terminologien i gjennomføringsregelen til terminologien i grunnforordningen (2), og for å harmonisere henvisningene til gyldighetsperioder gjennom hele teksten (3).

Eksempler:

- (1) Forordningen fastsetter at en søknad om sertifikat skal sendes til vedkommende myndighet i den form og på den måte som myndigheten har fastsatt – direktivet hadde ingen slike krav om framgangsmåte, ettersom direktivet bare setter opp de målene som skal nås ved hjelp av nasjonale gjennomføringsregler,
- (2) Bruk av begrepet "opplæringsorganisasjon" ("training organisation") i stedet for "opplæringsinstitusjon" ("training provider") for å tilpasse terminologien til grunnforordningen; når begrepet "vedkommende myndighet" ("competent authority") brukes i stedet for "nasjonal tilsynsmyndighet" ("NSA") for visse begrensede men klart definerte oppgaver, må Byrået overta de rollene de nasjonale myndighetene hadde, noe som krever bruk av et mer generelt begrep,
- (3) Henvisningen til gyldighetsperioder måtte også harmoniseres, fortrinnsvis slik at periodene beregnes i år og ikke i måneder.

22. Det måtte gjøres **minimale tekniske oppdateringer** for å overholde kravet i artikkel 8c nr. 11 i grunnforordningen og gjenspeile det nåværende utviklingstrinn i teknikken, herunder beste praksis og den vitenskapelige og tekniske utvikling innenfor opplæring av flygeledere. Disse endringene innbefatter nødvendig oppdatering av henvisningene (1) og andre avklaringer som ekspertene i regelverksgruppen mente var nødvendige (2)(3).

Eksempler:

- (1) Oppdatering av henvisningen til siste utgave av Eurocontrols spesifikasjon for felles kjerneinnhold i grunnopplæring for flygeledere ("Specifications for the ATCO Common Core Content Initial Training") i det aktuelle vedlegget,
- (2) Klart krav om at flygelederaspiranter må ha en språkpåtegning, for å harmonisere sprikende nasjonal praksis på dette området,
- (3) Med hensyn til gjenutstedelse ("revalidation") av helseattester, foreslås innføring av en 45-dagers frist for gjenutstedelse som ikke berører første og siste gyldighetsdato, dette for å gjøre bestemmelsen klarere.

23. Det var også en del **endringer** som måtte gjøres **i strukturen**. På grunnlag av instruksene det vises til over, følger ikke dette forslaget til gjennomføringsregel den horisontale strukturen som grunnforordningen har lagt opp til når det gjelder gjennomføringsregler, idet alle bestemmelser som gjelder sertifisering av flygeledere, legges inn i én rettsakt. I forslaget er teksten inndelt i kapitler og artikler. For at disse bestemmelsene skal være enkle å anvende og på et senere tidspunkt innlemme i den horisontale strukturen med gjennomføringsregler, er det laget egne kapitler for helseattester for flygeledere, for krav til opplæringsorganisasjoner og for krav til vedkommende myndigheter. I hvert kapittel er kravene gruppert etter emne (1)(2).

Eksempler:

- (1) Rettigheter og vilkår som er knyttet til elevbevis for flygelederaspiranter, er gruppert i én artikkel,

- (2) Bestemmelsen om gyldigheten av rettigheter og rettighetspåtegninger er nå delt i to bestemmelser og tatt inn i de relevante artiklene.

### **Planlegging av fase 2**

24. Gjennomføringen av krav fastsatt i direktiver overlates per definisjon til medlemsstatene, i motsetning til forordninger, som kommer direkte til anvendelse og trer direkte i kraft i medlemsstatenes rettsorden. På grunn av "hurtigprosedyren" og det begrensede mandatet Byrået fikk til bare å gjøre minimale tekniske oppdateringer, var det ikke mulig å gripe fatt i alle problemstillinger, krav og framgangsmåter som direktivet ennå mangler i forhold til kravene i grunnforordningen.
25. Det var enighet om at man først kunne håndtere dette problemet i sin fulle bredde og løse det i fase 2 i utviklingen av gjennomføringsreglene for sertifisering av flygeledere, som vil ta sikte på full gjennomføring av kravene som stammer fra grunnforordningen og etablere fullt samsvar med de grunnleggende kravene angitt i vedlegg Vb til grunnforordningen.
26. På grunnlag av den vurderingen Byrået har gjennomført i samarbeid med ekspertene i regelverksgruppene, er det allerede på dette stadiet identifisert en rekke problemstillinger som av grunnene nevnt over vil kreve videre regelverksarbeid, inklusive utarbeidelse av tilleggskrav for å styrke eksisterende bestemmelser. Dette gjelder blant annet:
- Harmonisering av gjeldende krav med hensyn til aldersgrense, formelle kvalifikasjoner og språkkrav,
  - Gjennomgang av opplæringskrav og opplæringsmoduler med sikte på å sikre fullt samsvar med de grunnleggende kravene og fastsette gjennomføringsregler og akseptable metoder for å overholde kravene (AMC) hva gjelder opplæringen av flygeledere,
  - Fastsettelse av detaljerte, skreddersydde regler for kompetansevurdering for instruktører og kontrollanter, som skal ta hensyn til typen instruksjon eller vurdering som er gitt, for å godtgjøre samsvar med de grunnleggende kravene og overholdelse av framgangsmåtene som gjelder for sertifisering av dem,
  - Fastsettelse av gjennomføringsregler og akseptable metoder for å sikre overholdelse av kravene når det gjelder helseattester for flygeledere,
  - Innføring av mer detaljerte bestemmelser vedrørende nedsatt medisinsk skikkethet og bruk av psykotrope stoffer og legemidler,
  - Eventuell innføring av ytterligere rettigheter og rettighetspåtegninger,
  - Innføring av maler for sertifikater og bevis,
  - Innlemmelse av kravene til vedkommende myndigheter og opplæringsorganisasjoner i de relevante delene av den horisontale regelstrukturen foreslått av Byrået i NPA 2008-22<sup>8</sup>,

---

<sup>8</sup> Dette NPA foreslår at "organisasjonskravene" for regulerte luftfartsorganisasjoner inntas i en enkelt gjennomføringsregel som skal gjelde for alle regulerte luftfartsorganisasjoner (Part-OR). De felles organisatoriske kravene som gjelder for alle organisasjoner (f.eks. styringssystem, generelle krav til personell, tilgang til anlegg og oppbevaring av dokumentasjon), er gjort mer generelle og er inntatt i Subpart OR.GEN. Bestemmelsene som skal gjelde spesifikt for hver type luftfartsorganisasjon (f.eks. ANSPer, opplæringsorganisasjoner, luftfartsforetak, flyplassoperatører), vil inneholde ytterligere organisatoriske krav som vil bli inntatt i andre subparts (f.eks. OR.ATO, OR.OPS). De foreslåtte bestemmelsene om sikkerhetsstyring er tatt inn i Part-OR, Subpart OR.GEN, section 2, OR.GEN.200. Byrået er nå i ferd med å gjennomgå svarene som kom inn i forbindelse med den offentlige høringen om denne NPA. Det felles dokumentet som sammenfatter høringssvarene (CRD) og den reviderte teksten vil bli offentliggjort om ikke lenge.

- Utarbeidelse av krav og kriterier for godkjenning av kontrollanter og eventuelt eksaminatorer,
  - Styrking av kravene til styringssystem i samsvar med det som er foreslått i nevnte NPA, til gjennomføring av kravene om sikkerhetsstyring i ICAO Annex 1,
  - Definisjon av opplæringsorganisasjonenes rettigheter med hensyn til godkjenning og endring av opplæringskurs, opplæringsplaner og kompetanseplaner, og
  - Utarbeidelse av krav med hensyn til syntetiske flygetrenere.
27. Dette er bakgrunnen for at Byrået foreslår å foreta en evaluering av det europeiske sertifiseringssystemet for flygeledere og av ytterligere forbedringer som trengs for å oppnå en "helhetlig systemtilnærming" til luftfarten med sikte på, som et neste trinn, å framlegge en uttalelse for Kommisjonen, med nødvendige gjennomføringstiltak.
28. Uttalelsen bør også omhandle forhold der det nå, under hurtigprosedyren, ikke har vært mulig å komme fram til felles regler til erstatning for sprikende nasjonale bestemmelser; følgelig foreslår Byrået at medlemsstatenes nasjonale lovgivning som en overgangsordning fortsatt skal være gjeldende der dette er relevant (se også punkt 19 for en nærmere forklaring).

## **Innhold**

### **Kapittel 1 – Grunnprinsipper**

29. Dette kapittelet inneholder grunnprinsippene for hele forordningen. Artikkel 1 og 2 fastsetter **mål, formål og virkeområde for forordningen**. Formålet er å avklare hva rettsakten handler om, mens virkeområdet viser til de kategorier faktiske eller rettslige situasjoner og de personer som rettsakten får anvendelse på. Kapittelet inneholder også listen over definisjoner og en definisjon av vedkommende myndighet. Terminologien i disse artiklene har måttet tilpasses den nye terminologien i Lisboa-traktaten. Virkeområdet og formålet for denne gjennomføringsregelen er underlagt grunnforordningens virkeområde og formål og kan dermed altså ikke utvides ut over det som er fastsatt i rettsakten som myndigheten er hjemlet i.
30. Fastsettelsen av virkeområdet for grunnforordningen tillater ikke at virkeområdet for denne gjennomføringsregelen utvides direkte til flygeledere som arbeider under ansvaret til en ANSP som tilbyr tjenester til andre flybevegelser enn GAT (dvs. typisk militære leverandører). I stedet – og dette er helt i tråd med bestemmelsene i grunnforordningen – skal medlemsstatene sikre at de tjenester som ytes eller gjøres tilgjengelig for offentligheten av militært personell, minst har et tilsvarende sikkerhetsnivå (nr. 3). Det er viktig å understreke at ettersom militært personell helt uttrykkelig er utelukket fra grunnforordningens virkeområde, er det ikke mulig å bruke denne gjennomføringsregelen til å la de felles reglene få anvendelse også for dem. Som et kompromiss foreslår EASA derfor at det både i forordningens hoveddel og i betraktningene understrekes at medlemsstatene på frivillig basis og om de ønsker det, kan velge å anvende prinsippene i denne forordningen (dvs. prinsippene i sivile regler) på militære flygeledere, for å opprettholde tilsvarende sikkerhetsnivå (nr. 4).
31. Denne terminologien er tilpasset terminologien i grunnforordningen. Selv om det ikke er det samme, anses bruken av begrepet "offentligheten" ("public") ("tjenester som ytes eller gjøres tilgjengelig for offentligheten") å være bredt nok til å sikre et tilsvarende sikkerhetsnivå. Det bemerkes her at begrepet "effektivt" ("effective") er endret til "tilsvarende" ("equivalent") for å ligge så tett opp til direktivet som mulig. For å lette fortolkningen er det også redegjort for lovgivers intensjon i betraktningene.
32. Artikkel 3 inneholder **definisjonene**, der det bare er gjort redaksjonelle endringer for å sikre at de er i tråd med terminologien som er brukt i grunnforordningen, og for å begrense dem til de elementer som er nødvendige i en definisjon; normative elementer og elementer som er gjentatt senere, f.eks. i definisjonen av "rettighet" ("rating"), er dermed fjernet. Når det gjelder fase 2, bør det anføres at grunnforordningen konsekvent



bruker begrepet "bevis" ("certificate") i forbindelse med instruktører og kontrollanter, men å innføre dette begrepet lot seg ikke gjøre i hurtigprosedyren. Det må også anføres at omfanget av "instruktørpåtegningen", som skal kalles "bevis", er blitt veldig mye mer begrenset enn forutsatt i grunnforordningen.

33. Artikkel 4 innfører og definerer begrepet **vedkommende myndighet**. Henvisningene til nasjonale tilsynsmyndigheter ("National Supervisory Authorities") (NSA) som brukt i direktivet, er erstattet med henvisninger til vedkommende myndigheter. Dette er gjort fordi det var nødvendig med en bredere tilnærming og terminologi, siden Byrået i visse klart definerte tilfeller er utpekt som vedkommende myndighet. Denne arbeidsdelingen er forklart i artikkelen og etterfulgt av konsekvent bruk av begrepet "vedkommende myndighet" i hele teksten til forslag til gjennomføringsregel. Det må også understrekes at denne endringen i ordlyd ikke berører status og for dagens NSAer eller deres fortsatte virke. For å lette fortolkningen er det lagt til en betraktning om dette.

### ***Kapittel 2 — Prinsipper for utstedelse av sertifikater***

34. Målet med dette kapitlet er å fastsette og gruppere alle grunnprinsipper som gjelder for sertifisering av flygeledere.
35. Artikkel 5 innebærer at vedkommende myndighet skal ha utarbeidet framgangsmåter for behandling av søknadene, samt søknadsskjema. Søknadene skal være vedlagt dokumentasjon på søkerens kompetanse. Et annet prinsipp som var viktig å understreke, er at sertifikatet eller beviset skal inneholde alle relevante opplysninger om rettighetene som gis ved dokumentet. For å legge til rette for fri bevegelighet for flygelederne skal sertifikatet, som tidligere, dessuten tilhøre den personen det er utstedt til. Samme artikkel definerer dessuten i hvilke tilfeller sertifikatet kan oppheves midlertidig eller tilbakekalles.
36. Målet med den nye artikkel 6 er nettopp å styrke det overordnede grunnprinsippet for sertifiseringen og fastsetter at rettighetene som tilstås ved et sertifikat, alltid forutsetter at rettighetene, påtegningene og helseattesten er gyldige.

### ***Kapittel 3 — Sertifikater, rettigheter og påtegninger***

37. Målet med dette kapitlet er å understreke de rettigheter ("privileges") og vilkår som er forbundet med sertifikatene, rettighetene og påtegningene, og samtidig sette de aktuelle kravene (f.eks. gyldighetstid) sammen med det de faktisk relaterer seg til.
38. I artikkel 7 grupperes alle rettigheter (nr. 1) som omfattes av **elevbeviset for flygeleder aspiranter** og vilkårene (nr. 2) for å få elevbeviset, som tidligere sto i artikkel 4 og 5 i direktivet.
39. Når det gjelder kravene for å få elevbevis som flygeleder aspirant, er det ikke gjort noen vesentlige endringer. Imidlertid var det nødvendig å revidere bestemmelsen om påkrevd minste utdanningsnivå for å eliminere muligheten direktivet ga medlemsstatene til selv å vedta eventuelle unntak. Etersom ulike tilnærminger og framgangsmåter i medlemsstatene ville undergrave effekten som tilstrebes med felles regler, foreslås det nå å gjøre kravet om utdanningsnivå mer generelt slik at det ikke vil være behov for å utarbeide særlige framgangsmåter for særskilte tilfeller, samtidig som det vil gi et visst slingringsmonn for å vurdere søkerens muligheter til å fullføre utdanningen.
40. I nr. 3 ble det gjort visse tekniske og redaksjonelle endringer for å klargjøre at også elevbeviset må ha språkpåtegning, pluss at begrepet "eventuelt" gjelder rettigheten knyttet til rettighetspåtegningen og ikke gir tjenesteyteren noe valg.
41. I artikkel 8 er alle rettigheter (nr. 1) som gis ved **flygeledersertifikatet** gruppert, sammen med vilkårene (nr. 3) for å få dette sertifikatet. Den nye bestemmelsen som er lagt til i nr. 2, gjelder situasjoner der en flygeleder må ta etter- eller videreutdanning fordi han/hun flytter til et annet land eller skal arbeide i en annen enhet. Det anses som viktig at en "flygeleder-trainee" i slike tilfeller kan bygge på det flygeledersertifikatet han/hun allerede har, og som naturligvis omfatter rettighetene gitt ved elevbeviset.

42. Når det gjelder kravene for å få flygeledersertifikat, er det ikke gjort noen vesentlige endringer. For å få innført en minstealder, måtte kravene imidlertid tilpasses filosofien og prinsippene i grunnforordningen, som jo er den rettsakten de juridiske forpliktelsene er hjemlet i. I henhold til grunnforordningen har medlemsstatene mulighet til å gi unntak fra kravene fastsatt i gjennomføringsbestemmelsene ved å bruke framgangsmåten fastsatt i artikkel 14 nr. 6 og 7 i grunnforordningen, de såkalte "fleksibilitetsbestemmelsene". Her gis medlemsstatene mulighet til å innrømme unntak fra standarden i behørig begrunnede tilfeller, samtidig som de må sikre oppnåelse av et tilsvarende beskyttelsesnivå som tillater gjensidig godkjenning og til og med at andre medlemsstater kan anvende samme tiltak i lignende tilfeller. Derfor er det ikke nødvendig (og juridisk sett heller ikke mulig) i denne gjennomføringsregelen å fastsette en annen framgangsmåte for å håndtere unntak fra dette særskilte kravet. Byrået ønsker også å understreke at minstealderen på 21 for å søke om flygeledersertifikat er en ICAO-standard, som gjør det enda viktigere med en behørig begrunnelse og for å redusere de potensielle sikkerhetskonskvensene av unntak. Til tross for denne argumentasjonen foreslår Byrået nå to alternativer for å overvinne vanskene som de motstridende mandatene har skapt. Disse alternativene må vurderes nærmere. I alternativ A er bokstav a) i artikkel 8 nr. 3 begrenset til en enkelt setning som inneholder en klar aldersgrense på 21 år basert på det gjeldende ICAO-kravet, uten mulighet for dispensasjon. I alternativ B er muligheten for dispensasjon fra aldersgrensen kopiert fra direktivet.
43. Når det gjelder konsekvensene av unntak fra kravet om minstealder som fastsatt av ICAO, er det et annet prosessuelt forhold som må understrekes. Unntak basert på fleksibilitetsbestemmelsene i grunnforordningen innebærer automatisk gjensidig godkjenning av det eventuelle unntaket, om det er begrunnet og godkjent, noe som i seg selv innebærer en annen tilnærming enn det som ligger i direktivet, der medlemsstatene hadde anledning til ikke å godkjenne et sertifikat hvis innehaver var yngre (se artikkel 15 nr. 1 om gjensidig godkjenning av flygeledersertifikater). For å overvinne det problemet som de motstridende mandatene skaper, foreslår Byrået nå to alternativer for nærmere vurdering. Alternativ A, slik det foreligger i forslaget til artikkel 29, består av bare én setning, styrker prinsippet om gjensidig godkjenning uten noen videre begrensning. Alternativ B opprettholder muligheten for at medlemsstatene kan ha en begrensning med hensyn til flygeledere som ennå ikke har oppnådd minstealderen på 21 år. For ikke å gå på akkord med prinsippet om gjensidig godkjenning er denne begrensningen formulert på en litt annen måte og begrenser utøvelsen av rettighetene til den medlemsstaten som har utstedt det aktuelle sertifikatet.
44. På grunnlag av dette har Byrået begge steder en klar preferanse for alternativ A, som representerer en teknisk og juridisk fornuftig løsning samtidig som det sikrer overholdelse av det relevante ICAO-kravet.
45. Artikkel 9 inneholder beskrivelsen av **rettigheter**, som er uendret. Av hensyn til konsekvens og oversiktighet er i tillegg gyldighetstiden for rettighetene satt inn i nr. 2 i samme artikkel.
46. Artikkel 10 inneholder beskrivelsen av **rettighetspåtegninger**, som også er uendret. Av hensyn til konsekvens og oversiktighet er gyldighetstiden for rettighetene satt inn i nr. 4.
47. I forbindelse med rettighetspåtegningene måtte den utvidede skjønnsmyndighet som direktivet ga medlemsstatene, håndteres i forhold til de nye juridiske omstendighetene. Som allerede nevnt i punkt 19 er det ikke mulig å opprettholde denne skjønnsmyndigheten under grunnforordningens regime ettersom den er i strid med grunnforordningens styrende prinsipper. Som en kompromissløsning foreslås det å slette nr. 4 i artikkel 7 i direktivet og beholde muligheten for nasjonale rettighetspåtegninger ved hjelp av en hensiktsmessig overgangsordning som tillater medlemsstatene å fortsette å bruke nasjonale "varianter". En slik overgangsordning vil gi medlemsstater som allerede har nasjonale rettighetspåtegninger, mulighet til å fortsette å anvende dem i samsvar med nasjonal lovgivning til felles regler er fastsatt til erstatning for sprikende

nasjonale bestemmelser. Fordelen med å gjøre det på denne måten er at medlemsstatene kan videreføre dagens praksis, men samtidig vil de ikke kunne innføre nye unntak fra de generelle reglene annet enn i henhold til grunnforordningen. Det vil også ha den fordelen at det vil skape en stillstandssituasjon som vil legge til rette for utarbeidelsen av de felles kravene i fase 2.

48. Artikkel 11 omhandler nå **enhetspåtegninger**, inklusive gyldighetstid og framgangsmåte for å forlenge gyldigheten, av konsekvenshensyn. I nr. 3 og 4 er det gjort redaksjonelle endringer i forhold til direktivet for å sikre at gyldigheten av enhetspåtegninger ikke bare kan forlenges én gang "med 12 måneder" men "for en umiddelbart påfølgende periode på 12 måneder". Det har også vært ansett som en nødvendig teknisk endring å klargjøre sertifikatnehavernes rett til å kunne få opplysninger om antallet timer de faktisk har arbeidet. Tilføyelsen i nr. 4 klargjør ansvaret for å redusere antallet timer, i samsvar med dagens praksis.
49. Når det gjelder annet punktum i artikkel 10 i direktivet, som åpner for en aldersgrense for å utøve rettighetene knyttet til en enhetspåtegning, må det fastslås at denne skjønnsmyndigheten ikke er i tråd med grunnforordningen og derfor ikke kan bli stående som den er. Som allerede forklart i forbindelse med endringene, er den eneste muligheten medlemsstatene har for å dispensere fra grunnforordningen og gjennomføringsreglene til den, å bruke fleksibilitetsbestemmelsen i artikkel 14 i grunnforordningen, forutsatt at et tilsvarende beskyttelsesnivå oppnås, men dette må ikke brukes for å skape ytterligere krav. Dette er bakgrunnen for at denne problemstillingen ikke er omfattet av artikkel 14 nr. 6. Som en kompromissløsning foreslås det derfor å beholde eksisterende nasjonale unntak som en overgangsordning, til felles regler er fastsatt, tilsvarende det som er foreslått når det gjelder nasjonale rettighetspåtegninger. Når det gjelder de felles regler "som skal fastsettes", må det anføres at ikke bare fastsettelsen av reglene men også anvendelsen av dem vil kreve tilpasningsperioder for å sikre at ytere av flysikringstjenester har mulighet for å tilpasse sine personalplaner og personalpolitikken til de eventuelt endrede kravene.
50. Artikkel 12 gjelder kravene til språkferdigheter. Forslaget innebærer et nytt nr. 1 som understreker at det er et grunnleggende krav å ha en **språkpåtegning** i engelsk for å kunne utøve rettighetene tilknyttet et flygeledersertifikat eller et elevbevis for flygeleder aspirant. Siste punktum i den gamle artikkel 8 nr. 1 er flyttet til slutten av artikkelen (nr. 4) for å klargjøre at kravet gjelder både engelsk og det lokale språket.
51. Medlemsstatene står fortsatt fritt til å ha lokale språkkrav dersom dette anses som nødvendig av sikkerhetshensyn, i tråd med de grunnleggende kravene i vedlegg Vb, punkt 4 bokstav d) nr. ii) i grunnforordningen. Med sikte på harmonisering og likebehandling foreslås det at krav om større åpenhet og krav om framgangsmåte bygges inn.
52. Teksten i vedlegg III til direktivet er inntatt i kravene i nr. 3 for å understreke at de får generell anvendelse, og alle gjeldende krav er plassert på ett sted. Denne redaksjonelle endringen får ganske visst betydning for vedlegg III, som ikke trenger å gjentas, bortsett fra tabellen med skalaen for bedømmelse.
53. Nr. 5 omhandler muligheten for å kreve utvidet nivå (nivå fem) på skalaen for bedømmelse av språkferdigheter, som allerede fastsatt i direktivet. For å sikre en klar fordeling av oppgaver og ansvar som i henhold til direktivet normalt påhviler medlemsstatene, anses ANSPene best egnet her, da med plikt til begrunnelse og de samme garantier som allerede er fastsatt i direktivet, pluss godkjenning av vedkommende myndighet.
54. Reglene som gjelder gyldigheten av språkpåtegningene, er av konsekvenshensyn tatt inn i nr. 6 i denne artikkelen. Teksten er reformulert på grunnlag av forslag fra ekspertene om å tilpasse terminologien til den som er brukt i andre punkter som omhandler gyldighetstid. Av rettssikkerhetshensyn og for å unngå at flygeledere blir nødt til å la seg

teste hyppigere hvis ANSPen bestemmer det, foreslås intervallene fastsatt til 3 og 6 år (ordene "ikke lenger" utgår).

55. Kravene angående **instruktørpåtegning** er nå samlet i artikkel 13. Målet har vært å gjøre det klart at instruktørpåtegningen i henhold til direktivet bare er relevant for opplæring på arbeidsplassen. Det må anføres at de grunnleggende kravene som er knyttet til grunnforordningen, følger en annen, mer detaljert tilnærming til sertifiseringen av instruktører, og terminologien som brukes der, omhandler også instruktører i teoretiske ferdigheter. Ettersom denne gjennomføringsregelen nå i fase 1 tar sikte på å innarbeide allerede eksisterende krav, har det ikke vært mulig å utarbeide kravene i større detalj og mer spesifikt i forhold til sertifiseringen av instruktører.
56. Som en følge av dette måtte det også gjøres visse redaksjonelle endringer i forbindelse med kravene som personer som søker om instruktørpåtegning, må oppfylle. Tilføyelsen i nr. 2 bokstav b) har til formål å gjøre det klart at en flygeledeeraspirant ikke kvalifiserer til instruktørpåtegning. Det må anføres at ekspertene har påpekt behovet for å innføre strengere krav med utgangspunkt i ESARR 5 når det gjelder perioden fastsatt i nr. 2 bokstav b), men samtidig også for å få på plass en fleksibel bestemmelse som gir vedkommende myndighet anledning til under definerte omstendigheter å tillate en kortere periode. Disse punktene bør bearbeides ytterligere i fase 2.
57. Av konsekvenshensyn er bestemmelsen om instruktørpåtegnings gyldighet også plassert i denne artikkelen. Vilkårene for gjenutstedelse og forlengelse må gjøres mer detaljert i fase 2.

#### **Kapittel 4 – Helseattest**

58. Forslaget inneholder et eget kapittel om **helseattester**. Bortsett fra visse redaksjonelle endringer er det ikke gjort noen endringer med hensyn til utstedelse av helseattester og kravene som må oppfylles for at attestene kan utstedes.
59. Når det gjelder den **institusjonelle siden** av de medisinske kravene, er det gjort visse terminologiske endringer for å tilpasse ordlyden til terminologien i Part-MED og i oppdateringen av de medisinske kravene for klasse 3 fastsatt av Eurocontrol. Kravene det vises til, og som må oppfylles for å få utstedt helseattest, er uendret.
60. Det som er nytt i forbindelse med **helseattestenes gyldighet**, er at det legges til rette for at ansvarlig medisinsk personell kan forlenge og gjenutstede dem, samtidig som det sikres at hele gyldighetstiden for helseattestene ivaretas så ikke søkeren risikerer å tape verdifulle dager eller uker av gyldigheten avhengig av datoen helseundersøkelsen gjennomføres på. Den nye teksten tar utgangspunkt i bestemmelse 1.2.4.2.1 i ICAO Annex 1 om sertifisering av personell, som fastsetter at gyldighetstiden for en helseattest kan forlenges, avhengig av sertifiseringsmyndighetens skjønn, med inntil 45 dager. ICAO tilrår også at den kalenderdagen helseattesten utløper på, skal være den samme år etter år slik at utløpsdato for den gjeldende medisinske vurderingen skal sammenfalle med begynnelsen av den nye gyldighetstiden, under forutsetning av at helseundersøkelsen finner sted mens den gjeldende helseattesten fortsatt er gyldig, men ikke mer enn 45 dager før den utløper.
61. Fordelingen av oppgaver og ansvar ved **nedsatt medisinsk skikkethet** trengte klargjøring i forhold til ordlyden i direktivet. Ut fra de respektive rollene og ansvarsområdene må forordningen først sette en forpliktelse for flygeledere til ikke å utøve sine rettigheter ved nedsatt medisinsk skikkethet. Deretter måtte det gjøres klart at sertifikatnehaverens underretningsplikt ikke er avhengig av at tjenesteyteren fastsetter noen framgangsmåte i så måte. For det tredje er det nødvendig at tjenesteyteren fastsetter en framgangsmåte for å håndtere tilfeller av nedsatt medisinsk skikkethet.

**Kapittel 5 – Krav til opplæringsorganisasjoner**

62. Kravene i dette kapittelet stammer fra artikkel 13 og fra punkt 1 i vedlegg IV til direktiv 2006/23/EF. Kravene er nå ordnet i tre forskjellige artikler, som følger:
- Artikkel 17 "Sertifisering av opplæringsorganisasjoner",
  - Artikkel 18 "Opplæringsorganisasjonenes styringssystem", og
  - Artikkel 19 "Krav med hensyn til opplæringskurs, planer for grunnopplæring, opplæringsplaner for enheten og kompetanseplaner for enheten".
63. Begrepet "opplæringsinstitusjon" ("training provider") er erstattet med begrepet "opplæringsorganisasjon" ("training organisation") i hele forslaget. Grunnen til denne redaksjonelle endringen er at det var dette begrepet Europaparlamentet og Rådet for Den europeiske union (heretter kalt "lovgiveren") vedtok for grunnforordningen. Videre er det også dette som brukes i ICAO Annex 1.
64. Når det gjelder artikkel 17 om **sertifisering av opplæringsorganisasjoner**, må det anføres at artikkel 13 nr. 1 i direktivet allerede er dekket i artikkel 8c nr. 6 og 7 i grunnforordningen. Det er et allment prinsipp når regelverk utarbeides, at emner som allerede er regulert på et høyere trinn i regelverksstrukturen, ikke skal gjentas i gjennomføringsregler. I dette tilfellet krever artikkel 8c i grunnforordningen allerede at opplæringsorganisasjonene skal være sertifisert. Artikkel 13 nr. 2 i direktivet, som inneholder krav vedrørende opplæringsorganisasjonenes tekniske og operative kompetanse, er nå inntatt i artikkel 17 nr. 2. Artikkel 13 nr. 3 i direktivet gjelder fastsettelse av hvilken vedkommende myndighet opplæringsorganisasjonen skal sende sin søknad inn til. Dette er flyttet til artikkel 4, som er en generell artikkel om hvilken vedkommende myndighet en som søker om godkjenningsbevis for opplæringsorganisasjon, skal sende sin søknad inn til. Det er viktig å understreke at i samsvar med artikkel 22b i grunnforordningen er Byrået vedkommende myndighet for opplæringsorganisasjoner som er etablert utenfor medlemsstatenes territorium, men som driver opplæring av flygeledere som skal utøve sine rettigheter i medlemsstatene.
65. Forslaget til artikkel 17 innledes nå med en generell bestemmelse som krever at søkeren sender sin søknad til den relevante vedkommende myndighet i den form og på den måte som vedkommende myndighet har fastsatt. Dette generelle kravet er et typisk krav når det gjelder godkjenning av organisasjoner, som er basert på prinsippet om at vedkommende myndighet skal fastsette framgangsmåter og skjemaer for søkere som ønsker å oppnå et godkjenningsbevis, og at søkerne skal bruke disse når de søker. Fordi rettsakten er et direktiv, inneholdt det ingen slik bestemmelse, men Byrået har forstått det slik at alle medlemsstatene har utarbeidet slike framgangsmåter med tilhørende forskrifter som søkerne skal forholde seg til. Nr. 2 er et vilkår (om egnet personale og utstyr til å drive opplæring) som opplæringsorganisasjonene må oppfylle for å oppnå godkjenning, og som stammer fra vedlegg IV til direktivet. Siste nr. i artikkel 17 er nytt i forhold til direktivet og er nødvendig for å kunne gjennomføre de grunnleggende kravene i vedlegg Vb punkt 5 bokstav b) nr. i) i grunnforordningen. Det er av største betydning at vedkommende myndighet med ansvar for tilsynet med en opplæringsorganisasjon har tilgang til opplæringsorganisasjonens lokaler og til relevante opplysninger de trenger for å utføre sine tilsynsplikter.
66. Forslaget til artikkel 18 om **opplæringsorganisasjonenes styringssystem** inneholder hovedsakelig kravene i punkt 1 i vedlegg IV til direktivet. Denne artikkelen gjennomfører de grunnleggende kravene i vedlegg Vb punkt 5 bokstav b) ii) i grunnforordningen. Disse kravene er i tråd med kravene i Appendix 2 og 4 til ICAO Annex 1, som krever at opplæringsorganisasjonene skal ha innført et sikkerhetsstyringssystem (SMS). Selv om Appendix 2 til ICAO Annex 1 krever et SMS og et kvalitetssikringssystem for å sikre at opplæringsorganisasjonene overholder gjeldende krav, har ikke lovgiver krevd to uavhengige systemer, bare et "styringssystem" ("management system") som tillater organisasjonene å organisere seg på den måten som egner seg best for dem for å oppnå sikkerhetsmålene. Dette er det samme prinsippet som Byrået i NPA 2008-22 foreslår skal

anvendes på andre opplæringsorganisasjoner innen luftfarten. I betraktning av at Byrået må begrense de foreslåtte endringene til bestemmelsene i direktivet til et minimum, inneholder forslaget bare tre endringer som på det nåværende stadium anses som nødvendige av tekniske hensyn:

- (1) Innføring av begrepet styringssystem for å gjennomføre grunnforordningen. Dette betyr at kravet om å ha en styringsstruktur og et kvalitetssystem på plass, betraktes som del av kravene om å gjennomføre og opprettholde et styringssystem i samsvar med de grunnleggende kravene i punkt 5 bokstav d) ii) i vedlegg Vb til grunnforordningen. Dette er bakgrunnen for de foreslåtte endringene.
- (2) Krav om at organisasjonene utpeker en ansvarlig leder. Byrået er av den oppfatning at å fastsette at den ansvarlige lederen er direkte ansvarlig for sikkerheten, er et svært viktig sikkerhetskrav. Dette kravet er også i tråd med punkt 1.2 i Appendix 4 til ICAO Annex 1.
- (3) Innføring av krav om oppbevaring av dokumentasjon med sikte på gjennomføring av de grunnleggende kravene i vedlegg Vb punkt 5 bokstav d) i) i grunnforordningen. Selv om luftfartsindustriens kvalitetssystemstandarder i praksis kan omfatte dette kravet, er det etter Byråets mening nødvendig å garantere at den relevante vedkommende myndighet kan spore opplæringsorganisasjonenes aktiviteter når den foretar sine inspeksjoner.

Selv om Byrået ville ha foretrukket å skjerpe eksisterende bestemmelser i direktivet ytterligere med hensyn til kravene til styringssystemet, er de foreslåtte endringene nå bare begrenset til det absolutt nødvendige.

67. Bestemmelsene i forslaget til artikkel 19 om **krav med hensyn til opplæringskurs, planer for grunnopplæring, opplæringsplaner for enheten og kompetanseplaner for enheten** er hentet direkte fra punkt 1 bokstav c) i vedlegg IV til direktivet. I tillegg til de vanlige endringene ("nasjonal tilsynsmyndighet" ("NSA") erstattet med "vedkommende myndighet" og "opplæringsinstitusjon" erstattet med "opplæringsorganisasjon") foreslås "eventuelt" ("where applicable") satt inn før "opplæringsplan for enheten" ("unit training plan") og begrepet "kontrollant" ("assessor") i tillegg til "eksaminator" ("examiner") som redaksjonelle endringer. Uttrykket "eventuelt" er tilføyd for å gjøre det klart at en opplæringsorganisasjon også kan tilby bare grunnopplæring, og da er det jo ikke nødvendig å legge fram opplæringsplaner for enheten. Begrepet "eksaminator" var brukt i direktivteksten, mens "kontrollant" nå brukes i grunnforordningen. Imidlertid inneholder direktivet ingen kriterier med hensyn til vilkårene for å søke om godkjenning verken for eksaminatorer eller kontrollanter. Selv om grunnforordningen inneholder klare kriterier for kontrollanter, har Byrået på grunnlag av instruksene det vises til over og ekspertgruppens synspunkt, vurdert det slik at ytterligere gjennomføring og fastsettelse av vilkårene og kravene for kontrollanter og eventuelt eksaminatorer bør utsettes til fase 2.
68. Bestemmelsene i punkt 2 i vedlegg IV til direktivet er uendret men er satt inn i vedlegg IV til dette forslaget til forordning. Ettersom innholdet i vedlegget er blitt justert, er overskriften også endret for å vise nettopp til **spesifikasjoner for godkjenningsbevis for opplæringsorganisasjoner**.

### **Kapittel 6 – Krav til vedkommende myndigheter**

69. Kravene i dette kapitlet er hentet fra artikkel 3 nr. 2 og 3, 4 nr. 6 og 7, 13 nr. 5 og 6 samt artikkel 14 og 15 i direktiv 2006/23/EF. Kravene er blitt ordnet i tre artikler, som følger:
- Artikkel 20 "Vedkommende myndighets uavhengighet",
  - Artikkel 21 "Vedkommende myndigheters oppgaver",

- Artikkel 22 "Utstedelse og opprettholdelse av sertifikater, rettigheter, påtegninger og attester",
  - Artikkel 23 "Kompetansevurdering",
  - Artikkel 24 "Oppbevaring av dokumentasjon",
  - Artikkel 25 "Utveksling av opplysninger",
  - Artikkel 26 "Framgangsmåte for sertifisering av opplæringsorganisasjoner",
  - Artikkel 27 "Kontroll av opplæringsorganisasjonenes aktiviteter og håndheving",
  - Artikkel 28 "Kvalifiserte enheter", og
  - Artikkel 29 "Gjensidig godkjenning av flygeledersertifikater".
70. Som i andre kapitler er begrepet "opplæringsinstitusjon" erstattet med begrepet "opplæringsorganisasjon" og "nasjonal tilsynsmyndighet" med "vedkommende myndighet".
71. Byrået anser at bestemmelsene i artikkel 3 nr. 2 og 3 i direktivet er nødvendige for å garantere **vedkommende myndighets uavhengighet** i forhold til yteren av flysikringstjenester og opplæringsorganisasjonen. Underretningen om vedkommende myndigheters navn og adresse og endring av disse skal nå sendes til Byrået i stedet for Europakommisjonen. Denne endringen er gjort fordi Byrået trenger disse opplysningene for standardiseringsinspeksjonene som skal gjennomføres i samsvar med artikkel 54 i grunnforordningen. Etter drøftinger med Europakommisjonen ble det enighet om at medlemsstatene ikke trengte å gi denne informasjonen to ganger (både til Europakommisjonen og til Byrået), bare én (til Byrået). Videre vil de aktuelle opplysninger om vedkommende myndigheter også framgå av standardiseringsrapportene som Byrået skal sende til Europakommisjonen.
72. Den foreslåtte artikkel 21 om **vedkommende myndigheters oppgaver** bygger på artikkel 14 i direktivet, men overskriften for artikkelen er endret til "Vedkommende myndigheters oppgaver", som anses å gjenspeile artikkelens innhold bedre. Selv om Byrået er av den oppfatning at innholdet i denne artikkelen ikke legger flere forpliktelser på vedkommende myndigheter enn det som allerede kreves i andre artikler i dette forordningsforslaget, bestemte Byrået seg for å beholde denne listen for å begrense endringene i direktivets tekst til et minimum. Denne vurderingen og behovet for konsekvens har imidlertid medført at vedkommende myndighet har fått en oppgave til i bokstav h), nemlig oppgaven med å godkjenne en anmodning fra en yter av flysikringstjenester som ønsker å kreve et utvidet nivå (nivå 5) av språkferdigheter fra flygeledere de ansetter. Dette kravet er nødvendig for å komplettere bestemmelsene i forslaget til artikkel 12 nr. 5 og garantere en praksis som sikrer likebehandling, er forholdsmessig, åpen og objektivt begrunnet.
73. De tre første nye numrene i artikkel 22 foreslås som et supplement til bestemmelsene i artikkel 4 nr. 6 og 7 i direktivet om **utstedelse av sertifikater og tilhørende rettigheter, påtegninger og helseattester** og gjenutstedelse og forlengelse av disse. Disse kravene er felles sertifiseringskrav for vedkommende myndigheter og er et nødvendig supplement til kravene til dem som søker om sertifikater (f.eks. krav om å fastsette framgangsmåter for søknad, utstedelse, gjenutstedelse og forlengelse, kravene med hensyn til saksgangen som skal følges når vedkommende myndighet mottar søknaden). Slike bestemmelser ble ikke tatt med i direktivet på grunn av dets stilling i regelverket. Imidlertid mener Byrået at disse generelle sertifiseringskravene er nødvendige når direktivet innarbeides i en gjennomføringsforordning. Videre vil de foreslåtte bestemmelsene lette arbeidet i fase 2 når kravene til vedkommende myndigheter skal innarbeides i den horisontale regelverksstrukturen, som Byrået allerede har foreslått, spesielt i NPA 2008-22, når de skal innarbeides i det generelle kapittelet (subpart AR.GEN) som får anvendelse for alle vedkommende myndigheter som fører tilsyn med luftfartsorganisasjoner og luftfartsykker som forutsetter sertifisering.

74. De foreslåtte bestemmelsene i artikkel 23, 24 og 25 om **kompetansevurdering, oppbevaring av dokumentasjon og utveksling av informasjon** er hentet fra artikkel 14 nr. 4, 3 og 2 henholdsvis i direktivet. Denne rekkefølgen har syntes mer logisk i forhold til rekkefølgen som vedkommende myndigheter skal utføre sine oppgaver i. De foreslåtte bestemmelsene vil måtte vurderes og eventuelt revideres i fase 2 i forbindelse med at alle myndighetskravene skal samles. Det er viktig å understreke nok en gang at forslaget til forordning ikke inneholder krav vedrørende eksaminatorer og heller ikke krav og kriterier for den godkjenning som skal utstedes av vedkommende myndighet. Som allerede sagt, vil disse kravene bli utviklet i fase 2. Det må også understrekes at bestemmelsene i artikkel 25 om utveksling av opplysninger allerede er omfattet av artikkel 15 i grunnforordningen; derfor burde denne artikkelen vært slettet fra denne gjennomføringsregelen, som imidlertid ikke oppfyller kriteriene fastsatt av det begrensede mandatet Byrådet fikk til å gjennomføre "hurtigprosedyren".
75. De foreslåtte bestemmelsene i artikkel 26 og 27 om **framgangsmåte for sertifisering av opplæringsorganisasjoner og kontroll av opplæringsorganisasjoners aktiviteter** er basert på artikkel 13 nr. 3, 5 og 6 og artikkel 14 nr. 5 i direktivet. Tilføelsen av nr. 1 i artikkel 26 ble ansett som nødvendig for å komplettere kravene som gjelder ved sertifisering av opplæringsorganisasjoner fra vedkommende myndigheters ståsted. Vedkommende myndighet må derfor utarbeide relevante framgangsmåter for søknad om og utstedelse og opprettholdelse av gyldigheten av opplæringsorganisasjonenes godkjenningsbevis. Selv om direktivet ikke inneholdt noen slik bestemmelse, er det foreslåtte kravet nødvendig for å kunne innarbeide direktivet i en gjennomføringsregel. Dette kravet, sammen med kravene til vedkommende myndigheter om å utarbeide framgangsmåter for sertifisering av ATCOer, vil bli strømlinjeformet i forbindelse med integreringen av bestemmelsene i dette kapittelet i den horisontale regelverksstrukturen, og som sådan vil disse kravene inngå i kravene om styringssystem for vedkommende myndigheter.
76. Når det gjelder artikkel 27 nr. 3, er det gjort en redaksjonell endring ved at begrepet "kontroll på stedet" ("on-the-spot visits") er erstattet med "uanmeldte inspeksjoner" ("unannounced inspections"). Begrepet "kontroll på stedet" ble av ekspertene ansett som tvetydig ettersom det ikke er et vanlig begrep som brukes for å beskrive sikkerhetstilsynsfunksjonene til vedkommende myndigheter. Grunnforordningen og gjennomføringsreglene til den bruker dessuten "inspeksjoner" ("inspections") og "uanmeldte inspeksjoner" ("unannounced inspections") i forbindelse med myndighetskravene. På grunnlag av vurderingen Byrådet har gjort, anses den foreslåtte endringen ikke å ha noen betydning verken for vedkommende myndigheter eller for opplæringsorganisasjonene og bare klargjør intensjonen med kravet. Hva begrepet "kontroller" ("visits") innebærer, er ikke definert i direktivet, men betydningen av inspeksjoner er generelt beskrevet i grunnforordningen (f.eks. artikkel 54 i grunnforordningen).
77. Det må også anføres at artikkel 27 nr. 5 om gjensidig godkjenning av godkjenningsbevis utstedt i samsvar med bestemmelsene i denne forordning, er overflødig i betraktning av artikkel 11 i grunnforordningen. Det er et prinsipp når regelverk utarbeides, at bestemmelser som allerede er fastsatt på et høyere trinn i regelverksstrukturen, ikke skal gjentas i en gjennomføringsregel. Derfor bør dette punktet utgå. Disse vurderingene oppfyller imidlertid ikke kriteriene fastsatt i det begrensede mandatet Byrådet fikk i forbindelse med "hurtigprosedyren".
78. Artikkel 28 i den foreslåtte forordningen, som omhandler **kvalifiserte enheter**, er basert på artikkel 14 nr. 6 i direktivet. I henhold til artikkel 13 i grunnforordningen har vedkommende myndighet anledning til å delegere enhver sertifiseringsoppgave. Ut fra konseptet som ligger bak begrepet "sertifisering" i grunnforordningen, betraktes enhver tilsynsoppgave relatert til opplæringsorganisasjoner som en sertifiseringsoppgave ettersom de er nødvendige for å oppnå et godkjenningsbevis eller opprettholde gyldigheten av et godkjenningsbevis. Derfor foreslås det å slette den spesifikke henvisningen til bestemte oppgaver som vedkommende myndighet skal utføre. I henhold



til artikkel 13 i grunnforordningen kan vedkommende myndighet delegere alle oppgaver bortsett fra utstedelsen av sertifikater og godkjenningsbevis (samt begrensning, midlertidig oppheving eller tilbakekalling av disse). Videre er henvisningen til artikkel 3 i forordning (EF) nr. 550/2004 erstattet med en henvisning til artikkel 13 i grunnforordningen ettersom det er grunnforordningen som utgjør rettsgrunnlaget for denne gjennomføringsregelen. Det er også viktig å understreke at forordning (EF) nr. 1070/2009 endret artikkel 3 i forordning (EF) nr. 550/2004 og erstattet begrepet "godkjent organisasjon" ("recognised organisation") med begrepet "kvalifisert enhet" ("qualified entity"). I fase 2 vil Byrået vurdere behovet for å opprettholde en slik artikkel i betraktning av at disse bestemmelsene allerede står i grunnforordningen. Dette punktet kan i prinsippet derfor utgå.

79. Artikkel 29 om **gjensidig godkjenning av flygeledersertifikater** er en innarbeiding av artikkel 15 i direktivet. For det første må det anføres at bestemmelsene om gjensidig godkjenning av sertifikater og bevis utstedt i samsvar med bestemmelsene i denne forordning, er overflødige i betraktning av artikkel 11 i grunnforordningen. Det er et prinsipp når regelverk utarbeides, at bestemmelser som allerede er fastsatt på et høyere trinn i regelverksstrukturen, ikke skal gjentas i en gjennomføringsregel. Derfor bør dette punktet utgå. Disse vurderingene oppfyller imidlertid ikke kriteriene fastsatt i det begrensede mandatet Byrået fikk i forbindelse med "hurtigprosedyren". På den annen side har direktivet en strengere tilnærming til gjensidig godkjenning enn grunnforordningen, siden det gir medlemsstatene anledning til ikke å godkjenne flygeledersertifikater hvis innehavere ikke har oppnådd minstealderen på 21 år. Som allerede forklart, er denne begrensningen ikke i tråd med prinsippene i grunnforordningen og er juridisk tvilsom i og med at en gjennomføringsregel ikke kan være i strid med regelverk som rangerer høyere.
80. For å overvinne det problemet som de motstridende mandatene skaper, foreslår Byrået nå to alternativer for politisk vurdering. I alternativ A, slik det foreligger i forslaget, består nr. 1 av bare én setning, som styrker prinsippet om gjensidig godkjenning uten noen videre begrensning. Alternativ B inneholder en setning til, som åpner for at medlemsstatene kan ha en begrensning med hensyn til flygeledere som ennå ikke har oppnådd minstealderen på 21 år. For ikke å gå på akkord med prinsippet om gjensidig godkjenning er denne begrensningen formulert på en litt annen måte enn i direktivet og begrenser utøvelsen av rettighetene til flygeledere som ennå ikke har oppnådd minstealderen på 21 år, til den medlemsstaten som har utstedt sertifikatet deres. Selvfølgelig forutsetter valg av alternativ B for denne artikkelen at alternativ B også velges for artikkel 8 nr. 3 bokstav a), med mulighet for dispensasjon fra kravet om minstealder.
81. Nr. 2, 3 og 4 i forslaget til artikkel 29 er en kopi av resten av artikkel 15 i direktivet. Disse kravene regulerer framgangsmåtene for tilfeller der en sertifikatinnehaver utøver rettighetene knyttet til sertifikatet i en annen medlemsstat enn den som utstedte sertifikatet. Innholdet i disse punktene og framgangsmåtene som er beskrevet, forblir uendret.

### **Kapittel 7 – Sluttbestemmelser**

82. Flyttingen i regelverksstrukturen, tidspunktet og karakteren av medlemsstatenes forpliktelser gjør at det er visse bestemmelser som ikke innarbeides fordi de blir utdatert, f.eks. artikkel 14 nr. 7 om framleggelse hvert tredje år av en rapport om anvendelsen av direktivet. Ettersom direktivet allerede er opphevet og denne forordning forventes å bli vedtatt, er det overflødig å sende inn rapporter om anvendelsen av direktivet. På den annen side vil standardiseringsinspeksjonene som Byrået gjennomfører med hjemmel i denne gjennomføringsregelen, gi Kommisjonen de nødvendige opplysninger om anvendelsen av forordningen.
83. Også artikkel 16 i direktivet, som gjelder tilpasning til den tekniske og vitenskapelige utvikling, anses å være overflødig i betraktning av at denne nye rettsakten ligger på et

annet nivå i regelverksstrukturen. Der en gjennomføringsregel er en kommisjonsforordning, må det brukes samme framgangsmåte for delegerte rettsakter (tidligere: komitologi, komitéframgangsmåte), og derfor er det ikke nødvendig å spesifisere at dette også gjelder visse bestemmelser.

84. I stedet foreslås en ny **revisjonsklausul** innarbeidet i artikkel 30 med sikte på å sikre full overholdelse av de grunnleggende kravene i grunnforordningen. Byrået foreslår å gjennomføre en evaluering av det europeiske systemet for sertifisering av flygeledere som skal munne ut i en uttalelse som spesifiserer ytterligere forbedringer som er nødvendige for å sikre full overholdelse av de grunnleggende kravene. Denne uttalelsen kan også omfatte eventuelle endringer av grunnforordningen. En slik revisjonsklausul er et vanlig element i de gjennomføringsregler som allerede er vedtatt på området flysikring.
85. Artikkel 17 i direktivet, som omhandler opprettelsen av en komité og angivelse av gjeldende framgangsmåte, er ikke relevant i en gjennomføringsregel ettersom gjennomføringsregelen ikke delegerer oppgaver til et lavere nivå, og den komiteen som er ansvarlig for alt som har med sertifisering av flygeledere å gjøre, allerede er opprettet ved artikkel 8c nr. 10 i grunnforordningen. Dette er bakgrunnen for at denne bestemmelsen ikke er tatt med.
86. Artikkel 18 i direktivet, om sanksjoner, anses også som overflødig, da dette er tilstrekkelig regulert i artikkel 68 i grunnforordningen.
87. Når det gjelder **overgangsordninger**, er det lagt til to nye bestemmelser i artikkel 31. Disse går på opprettholdelse av eventuelle nasjonale rettighetspåtegninger som medlemsstatene måtte ha innført med hjemmel i artikkel 7 nr. 4 i direktivet, og muligheten for medlemsstatene til å begrense utøvelsen av rettighetene knyttet til en enhetspåtegning for personer under en viss alder i henhold til artikkel 10 i direktivet. Byråets forslag her er å tillate at medlemsstater som allerede bruker disse bestemmelsene, kan opprettholde gjeldende nasjonal lovgivning som en overgangsordning til felles regler på dette området er utarbeidet og kommer til anvendelse. Når det gjelder de felles reglene i fase 2, må det anføres at ikke bare fastsettelsen av reglene men også anvendelsen av dem vil kreve overgangs- og tilpasningsperioder for å gi ytere av flysikringstjenester mulighet til å tilpasse sine planer og retningslinjer til de eventuelt endrede kravene. Fordelen med denne tilnærmingen er at den legger til rette for en smidig overgang, i tråd med bestemmelsene i grunnforordningen, uten å kompromittere systemet som er opprettet ved grunnforordningen, ved at medlemsstatene tillates å fastsette unntak fra de generelle reglene i tillegg til de muligheter som forordningen åpner for. For å sikre en hensiktsmessig informasjonsflyt anmodes medlemsstatene også om å underrette Byrået når de benytter disse overgangsordningene.
88. Ytterligere tilleggsbestemmelser i denne artikkelen gjelder de **overgangsordningene** som er nødvendige når det gjelder **sertifikater, rettigheter, påtegninger, helseattester og godkjenningsbevis for opplæringsorganisasjoner**.
- Hensikten med bestemmelsene i artikkel 31 nr. 4 er å opprettholde gyldigheten av sertifikater, rettigheter, påtegninger, helseattester og godkjenningsbevis for opplæringsorganisasjoner som er utstedt i samsvar med nasjonal lovgivning i henhold til de relevante bestemmelsene i direktivet.
  - Bestemmelsene i artikkel 31 nr. 5 skal sikre at personer som allerede har søkt om sertifikat, rettighet, påtegning, helseattest eller godkjenningsbevis for opplæringsorganisasjon, men som ennå ikke har fått dette utstedt, dokumenterer at de overholder bestemmelsene i denne forordning før det aktuelle sertifikatet, rettigheten, påtegningen eller godkjenningsbeviset utstedes. Ettersom de aktuelle kravene ikke innebærer noen fundamental forandring i forhold til kravene i direktivet, anser Byrået at denne bestemmelsen bare får svært begrensede konsekvenser.

- Bestemmelsene i artikkel 31 nr. 6 og 7 gjelder opplæringsorganisasjoner som har Byrået som vedkommende myndighet (opplæringsorganisasjoner som har sitt hoveddriftssted utenfor medlemsstatenes territorium). Bestemmelsene i artikkel 31 nr. 6 sikrer kontinuitet i sertifiseringsprosessen der den allerede er innledet av myndigheten(e) i medlemsstaten(e), og sikrer en smidig overgang for disse søkerne. Bestemmelsene i artikkel 31 nr. 7 skal sikre overføring av tilsynsaktivitetene fra myndigheten(e) i medlemsstaten(e) til Byrået seks måneder etter at forordningen har trådt i kraft. Byrået mener at seks måneder burde være nok for å forberede seg på å overta ansvaret lovgiver gir det i grunnforordningen (se artikkel 22b).
89. Artikkel 20 i direktivet gjelder innarbeiding og kommer ikke til anvendelse i og med at rettsakten er flyttet ned i hierarkiet. Dette er bakgrunnen for at bestemmelsen ikke er innarbeidet. Når denne forordningen har trådt i kraft, skal den være bindende i alle deler og komme direkte til anvendelse i alle medlemsstater.
90. Når det gjelder forordningens **ikrafttredelse**, foreslår Byrået å bruke standardtilnærmingen, dvs. at den skal tre i kraft den 20. dag etter at den er kunngjort i Den europeiske unions tidende. Dette er også i tråd med anmodningen fra medlemsstatene nylig om å framskynde gjennomføringen av den såkalte SES II-pakken.

### **Vedlegg**

91. Vedlegg I, som inneholder **spesifikasjoner for sertifikater**, er uendret bortsett fra enkelte mindre redaksjonelle oppdateringer.
92. Vedlegg II, som spesifiserer **opplæringskravene**, inneholder oppdaterte henvisninger til siste utgave av Eurocontrols "Specification for the ATCO Common Core Content Initial Training" av 21. oktober 2008, som anses som en nødvendig teknisk oppdatering. Dessuten er kravet om opplæring i sikkerhet (både "safety" og "security") og krisehåndtering, som stammer fra artikkel 4 nr. 8 i direktivet, etter råd fra ekspertene lagt til både i kravene til enhetsopplæring i del B og i kravene til videre- og etterutdanning i del C, for å sikre at flygelederne har tilstrekkelig opplæring i lokale sikringsrelaterte problemstillinger og krisehåndtering, samt selvfølgelig sikkerhetskurs.
93. Ettersom de beskrivende avsnittene i vedlegg III flyttes til artikkel 12, om språkpåtegninger, inneholder dette vedlegget nå bare tabellen med **skalaen for bedømmelse av språkferdigheter**.
94. Vedlegg IV har også blitt strømlinjeformet ved at de beskrivende elementene er satt inn i de relevante artiklene. Derfor inneholder vedlegget bare tidligere nr. 2, om **spesifikasjoner for godkjenningsbevis for opplæringsorganisasjoner**.

### **IV. Konsekvensanalyse**

95. Hensikten med en konsekvensanalyse (RIA) er å vurdere konsekvensene av visse regler og krav som skal utarbeides. I dette tilfellet vil en konsekvensanalyse omhandle innføringen av krav i forbindelse med sertifiseringen av flygeledere. Analysen skal altså være en støtte i beslutningsprosessen i forbindelse med gjennomføringen av den endrede grunnforordningen.
96. Hensikten med en RIA og denne metoden er forklart i flere relaterte dokumenter, f.eks. RIA om utvidelsen av Det europeiske flysikkerhetsbyrås (EASA) myndighetsområder til også å omfatte lufttrafikkstyring og flysikringstjenester (ATM/ANS)<sup>9</sup>.
97. Gjennomføringen av grunnforordningen med hensyn til sertifisering av flygeledere innebærer nå to faser. Første fase ("hurtigprosedyren") tar sikte på å overføre det allerede eksisterende direktivet uten vesentlige endringer når det gjelder de

---

<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)

grunnleggende kravene, i tråd med instruksene fra Kommisjonen og vedtakene i Komiteen for Det felles luftrom.

98. Denne uttalelse gjelder et sett forslag til gjennomføringstiltak som er overført fra direktiv 2006/23/EF. Det er ikke gjort noen vesentlige innholdsmessige endringer i forhold til direktivet som ville berettige en videre analyse innenfor rammen av en RIA, i den forstand at det ikke forelå alternativer til de små endringene som er gruppert og forklart i det ovenstående, og det heller ikke fantes andre alternativer som var verdt å undersøke nærmere. Derfor er det på det nåværende stadium ikke gjennomført noen egen RIA.
99. Selv om det kan konkluderes at det ikke foreligger noen umiddelbare risikoer på ATM-området, er det mange aspekter som fortsatt må gripes fatt i. Tilsyn, kontroll og håndheving er områder som ennå ikke fungerer godt, og det er ennå ingen ensartethet i gjennomføringen av sikkerhetstiltak innen ATM/ANS. Dette ble slått fast allerede i RIAen om utvidelse av EASA-systemet til regulering av lufttrafikkstyring og flysikringstjenester (ATM/ANS)<sup>10</sup>, og denne analysen bekrefter behovet for å iverksette tiltak. Selv om Europas luftrom er trygt, er det klart at det fortsatt gjenstår en del på enkelte områder. Dette gjelder særlig målet om klar regulering og ensartet tilsyn. Dette vil bli nærmere evaluert og behandlet i fase 2 av gjennomføringen.

## V. Konklusjoner

100. Byrådet har utarbeidet denne uttalelse som svar på anmodningen fra Europakommisjonen og Komiteen for Det felles luftrom (SSC) om å gjennomføre utvidelsen av det europeiske regelverket for flysikkerhet til ATM/ANS i fase 1 gjennom den såkalte hurtigprosedyren. Byrådet har i sin uttalelse tatt behørig hensyn til de råd som er kommet inn i løpet av prosessen fra Kommisjonen, Komiteen for Det felles luftrom og EASAs styre pluss fra alle berørte aktører.
101. Byrådet er fast overbevist om at denne hurtigprosedyren raskt vil vise seg svært fordelaktig for sikkerhetsregelverket, blant annet av følgende grunner:
- En kommisjonsforordning som kommer til direkte anvendelse, er et mer effektivt virkemiddel for å oppnå et høyt, ensartet sikkerhetsnivå enn et direktiv som tillater ulike og sprikende nivåer og metoder for innarbeiding i nasjonal lovgivning.
  - Et sertifiseringssystem med regler som kommer direkte til anvendelse, burde gjøre det lettere å få FAB-avtalene på plass.
  - Byrådet vil kunne utarbeide akseptable metoder for overholdelse av kravene (AMC) og sertifiseringsspesifikasjoner som vil gjøre det lettere å overholde reglene og sikre nødvendig forholdsmessighet og nærhet. Dette innebærer også at beste praksis vil bli brukt.
  - De nye reglene vil være rettsgrunnlaget for standardiseringsinspeksjonene, som skal sikre sikker og ensartet anvendelse av felles regler og bistå myndighetene i deres rolle som sikkerhetstilsyn.
  - Byrådet vil bli vedkommende myndighet når det gjelder oppgaver som det i henhold til regelverket har ansvar for, dvs. felleseuropeiske ANSPer og ANSPer som ikke er etablert i EU, samt for ikke-europeiske opplæringsorganisasjoner for flygeledere.
  - Andre elementer i det europeiske systemet for flysikkerhet, som internasjonale samarbeidsavtaler og håndhevingstiltak fastsatt i grunnforordningen, vil få anvendelse også på dette området.
  - Byrådet vil gjennom ulike reguleringstiltak kunne bidra til gjennomføringen av SES II, herunder spesielt støtte til FAB-avtalene, innarbeiding av ICAO SARPs,

---

<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)

sikkerhetstilsyn med styringsfunksjonene for ATM-nettverket, og støtte til gjennomføringen av SESAR-programmet.

102. Byrådet anbefaler at Kommisjonen iverksetter regelverksprosessen slik at den nye kommisjonsforordningen om utstedelse av sertifikater og helseattester for flygeledere kan vedtas på grunnlag av denne uttalelse.

Köln, 28. mai 2010

P. GOUDOU

Administrerende direktør