



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 7.3.2019
COM(2019) 122 final

2019/0067 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som Europeiska unionen ska inta i den bilaterala tillsynsstyrelsen inom ramen för avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet, rörande tillägg av en bilaga (nr 4) till avtalet

MOTIVERING

1. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

• Motiv och syfte med förslaget

2008 undertecknade Europeiska unionen och Amerikas förenta stater ett avtal om regleringssamarbete på området civil flygsäkerhet (nedan kallat *avtalet*). Avtalet, som trädde i kraft den 1 maj 2011, var ursprungligen begränsat till luftvärdighets- och miljöprovning, godkännande och övervakning av flygtekniska produkter samt godkännande och övervakning av underhållsanläggningar. Avtalets tillämpningsområde utvidgades därefter till licensiering och utbildning av personal, trafik med luftfartyg samt flygtrafikledningstjänster och flygledningstjänst¹. Utvidgningen genomfördes genom en ändring som undertecknades den 13 december 2017 och som tillämpas provisoriskt sedan dess.

Med beaktande av avtalets utvidgade tillämpningsområde utarbetade kommissionen, biträdd av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa), tillsammans med Förenta staternas federala luftfartsmyndighet (FAA) en ny bilaga 4 till avtalet, om övervakning av utbildningshjälpmedel för flygsimulering (Flight Simulation Training Devices, FSTD), för att minska onödig regelmässig tillsyn över utbildningshjälpmedel för flygsimulering i unionen och i Förenta staterna.

Tillämpningsområdet för den föreslagna nya FSTD-bilagan omfattar återkommande evalueringar av flygsimulatorer (Full Flight Simulators, FFS) för flygplan.

För närvarande finns det 131 aktiva Easa-certifikat för FFS i Förenta staterna och 34 aktiva FAA-certifikat för FFS i EU:s medlemsstater (Förenade kungariket: 17, Nederländerna: 3, Frankrike: 13 och Danmark: 1). Var och en av dessa enheter innehar ett dubbelt certifikat: Easa- och FAA-certifikat för enheter som är belägna i Förenta staterna, och FAA-certifikat och certifikat från en nationell luftfartsmyndighet eller, i vissa fall, Easa för enheter som är belägna i EU:s medlemsstater.

För att certifikaten ska fortsätta att vara giltiga måste var och en av dessa simulatorer evalueras på nytt med jämna mellanrum. Detta resulterar i dubbel granskning av varje enhet, vilket orsakar en onödig administrativa börda och ytterligare kostnader för en andra evaluering och minskar den tid enheterna är tillgängliga för pilotutbildning. Exempelvis genomförde Easa 132 återkommande FFS-evalueringar 2017 i Förenta staterna. Å andra sidan genomförde FAA 34 återkommande evalueringar av FFS belägna i EU:s medlemsstater 2017. FFS är inte tillgänglig för utbildning under myndighetens evaluering.

Enligt den föreslagna FSTD-bilagan kommer genomförandet av de återkommande evalueringarna att förenklas. Easa kommer att förlita sig på FAA för de återkommande evalueringar av de enheter som är belägna i Förenta staterna, och FAA kommer att förlita sig på de nationella luftfartsmyndigheterna, eller i vissa fall Easa, för den återkommande evalueringen av enheter som är belägna i EU:s medlemsstater. Detta kommer att göra det möjligt att undvika upprepande av granskningar, vilket kommer att medföra kostnads- och produktivetsbesparingar för Easa, FAA och branschen. FAA uppskattar att myndigheten år 2017 tog ut cirka 170 000 US-dollar i avgifter från FFS-operatörer belägna i EU:s medlemsstater för att täcka kostnaderna för återkommande evalueringar som genomförts på plats i Europa. På EU-sidan tog Easa ut över 1,1 miljoner euro i avgifter 2017 från FFS-

¹ Rådets beslut (EU) 2018/61 av den 21 mars 2017.

operatörer belägna i Förenta staterna för att täcka resekostnader förknippade med återkommande evalueringar som genomförts i Förenta staterna (utöver avgifter för arbetstimmar som utförts på plats i Förenta staterna under evalueringarna).

- **Förenlighet med befintliga bestämmelser inom området**

Samarbetet mellan EU och Amerikas förenta stater om flygsäkerhet är en del av luftfartsstrategin för Europa. Den föreslagna nya FSTD-bilagan är förenlig med de allmänna målen i avtalet om reglering av civil flygsäkerhet mellan EU och Förenta staterna, vilka är att säkerställa en hög nivå av säkerhet inom den civila luftfarten över hela världen samt att minimera det ekonomiska trycket på luftfartsindustrin och aktörer när det gäller onödig regelmässig tillsyn.

- **Förenlighet med unionens politik inom andra områden**

Avtalet tjänar ett av de grundläggande målen i unionens externa luftfartspolitik genom att öka den civila flygsäkerheten och underlätta handel med och investeringar i flygtekniska produkter. Den nya FSTD-bilagan är förenlig med unionens övergripande luftfartspolitik genom att den främjar ömsesidigt godtagande av certifikat och tekniska konstateranden tillsammans med viktiga internationella parter och genom att den innebär effektivare användning av resurser som är tillgängliga på EU-nivå och på medlemsstatsnivå.

2. RÄTTSLIG GRUND, SUBSIDIARITETSPRINCIPEN OCH PROPORTIONALITETSPRINCIPEN

- **Rättslig grund**

Fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9. Subsidiaritetsprincipen (för icke-exklusiv befogenhet)

Ej tillämpligt.

- **Proportionalitetsprincipen**

Ej tillämpligt.

- **Val av instrument**

Att lägga till en ny bilaga till avtalet är det effektivaste instrumentet för att uppnå målet att möjliggöra effektivt ömsesidigt godtagande av konstaterad överensstämmelse och dokumentation för utbildningshjälpmedel för flygsimulering (FSTD).

3. RESULTAT AV EFTERHANDSUTVÄRDERINGAR, SAMRÅD MED BERÖRDA PARTER OCH KONSEKVENSBEDÖMNINGAR

- **Efterhandsutvärderingar/kontroller av ändamålsenligheten med befintlig lagstiftning**

Ej tillämpligt.

- **Samråd med berörda parter**

EU-medlemsstater i vilka FFS (som är certifierade av FAA) är belägna har varit involverade i de förtroendeskapande åtgärder som vidtagits av Easa och FAA 2013 i samband med förberedelserna inför fastställandet av denna nya bilaga.

Kommissionen informerade och höll samråd med EU:s medlemsstater om utarbetandet av en ny FSTD-bilaga i rådets arbetsgrupp för luftfart a) genom rapporter om de diskussioner som ägde rum i den bilaterala tillsynsstyrelsen enligt avtalet (till vilken EU:s medlemsstater inbjuds att delta) och b) i samband med förberedelserna inför rådets beslut (EU) 2018/61 för att utvidga avtalets tillämpningsområde, bland annat i fråga om licensiering och utbildning av personal.

Insamling och användning av sakkunnigutlåtanden

Vid utarbetandet av den nya FSTD-bilagan biträdde Europeiska kommissionen av Easa. Easa och FAA genomförde en jämförelse av regelverken i EU och Förenta staterna avseende krav för certifiering av FSTD. Den jämförelsen slutfördes 2014 och gjorde det möjligt att identifiera även skillnaderna avseende regelverk mellan EU:s och Förenta staternas system, vilka åtgärdas genom så kallade "särskilda villkor" som fastställs i den föreslagna FSTD-bilagan.

Easa gjorde också en bedömning av FAA:s National Simulator Programme (NSP) för att bygga upp förtroende för Förenta staternas system för tillsyn över flygsimulatorer. I bedömningen ingick ett Easa-besök till NSP:s kontor i Atlanta (augusti 2013), samt studier av NSP-evalueringar av Easa-certifierade simulatorer i Dallas (november 2013) och Miami (december 2013). Bedömningen var begränsad till återkommande evalueringar av flygsimulatorer för flygplan, vilket motsvarar tillämpningsområdet för den föreslagna FSTD-bilagan.

Den 2 juli 2014 rapporterade Easa tillsammans med FFA till den bilaterala tillsynsstyrelsen (BOB), som inrättats enligt avtalet, att jämförelsen av regelverken samt de förtroendeskapande åtgärderna hade slutförts enligt planerna. Därmed avslutades det förberedande tekniska arbetet för utarbetandet av den nya FSTD-bilagan.

- **Konsekvensbedömning**

Ej tillämpligt

- **Lagstiftningens ändamålsenlighet och förenkling**

Ej tillämpligt

- **Grundläggande rättigheter**

Ej tillämpligt

4. BUDGETKONSEKVENSER

Inga konsekvenser för EU:s budget

5. ÖVRIGA INSLAG

- **Genomförandeplaner samt åtgärder för övervakning, utvärdering och rapportering**

På EU-sidan kommer Easa att samordna genomförandet av den nya FSTD-bilagan. De närmare förfarandena för genomförandet kommer att fastställas i genomförandebestämmelserna för simulatorer (Simulator Implementation Procedures, SIP),

som för närvarande håller på att färdigställas av de tekniska ombuden Easa och FAA (i tid för antagandet av den nya FSTD-bilagan).

Övervakningen av genomförandet av FSTD-bilagan kommer i första hand att utföras av FOB (FSTD Oversight Board), som kommer att vara ansvarig inför den bilaterala tillsynsstyrelsen (BOB) som inrättas inom ramen för avtalet. FOB kommer att rapportera regelbundet till BOB.

- **Förklarande dokument (för direktiv)**

Ej tillämpligt

- **Ingående redogörelse för de specifika bestämmelserna i förslaget**

Avsnitt 1 – ”Syfte och tillämpningsområde”

Detta avsnitt i FSTD-bilagan förklarar syftet med bilagan, vilket är ömsesidigt godtagande av konstaterad överensstämmelse och dokumentation samt tillhandahållande av tekniskt bistånd avseende återkommande evaluering och kvalificering av FFS.

Bilagens tillämpningsområde omfattar återkommande evaluering och fortlöpande kvalificering av FFS för flygplan med en kvalificering utfärdad av FAA och av Easa eller en luftfartsmyndighet i en EU-medlemsstat.

Avsnitt 2: ”Definitioner”

I detta avsnitt i FSTD-bilagan definieras några av de tekniska termer som används ofta.

Avsnitt 3: ”Gemensamt samordningsorgan”

I detta avsnitt inrättas FSTD Oversight Board (FOB), som kommer att vara ansvarig inför den bilaterala tillsynsstyrelsen (BOB) och kommer att ha ansvar för att säkerställa ett effektivt genomförande av FSTD-bilagan. Ordförandeskapet i FOB innehåller gemensamt av Easas och FAA:s direktörer för flygstandarder. FOB:s huvudsakliga ansvarsområden omfattar

a) att utveckla, godkänna och se över genomförandebestämmelserna för simulatorer (Simulator Implementation Procedures, SIP),

b) att förmedla information om relevanta säkerhetsfrågor och utarbeta handlingsplaner för hur dessa ska åtgärdas,

c) att säkerställa att bilagan tillämpas på ett konsekvent sätt,

d) att utbyta information om planerad och pågående regelutfärdande verksamhet som kan påverka grunden och räckvidden för bilagan,

e) att förmedla information om betydande förändringar i parternas system för FSTD-kvalificering som skulle kunna påverka grunden och räckvidden för bilagan,

f) att lösa tekniska frågor som tillhör de tekniska ombudens och luftfartsmyndigheternas ansvarsområden och som inte kan lösas på lägre nivå, och

g) att lämna förslag till den bilaterala tillsynsstyrelsen (BOB) om ändringar av bilagan.

Avsnitt 4: ”Genomförande”

Detta avsnitt innehåller detaljerade villkor för ömsesidigt godkännande av evalueringsrapporter mellan parterna och för bibehållande av FAA:s och Easas kvalificeringar för FFS enligt avtalet. Medlemsstaternas nationella luftfartsmyndigheter, eller i vissa fall Easa, kommer att genomföra evalueringarna på FAA:s vägnar för de enheter som är belägna i EU, och FAA kommer att genomföra evalueringarna på Easas vägnar för enheter som är belägna i Förenta staterna.

Detta avsnitt innehåller också bestämmelser om uppföljning av slutsatser från evalueringsrapporter, om tillhandahållande av tekniskt bistånd med genomförandet av särskilda evalueringar eller framtagning och tillhandahållande av data och information på begäran samt om utbyte av information om ändringar av lagar, förordningar, förfaranden, policy eller standarder som kan påverka den grund på vilken bilagan genomförs.

Avsnitt 5: ”Kommunikation och samarbete”

Detta avsnitt innehåller bestämmelser om kommunikation och informationsutbyte mellan FAA, Easa och i tillämpliga fall luftfartsmyndigheterna i medlemsstater. Detta inbegriper bestämmelser för utnämning av kontaktpunkter för de olika tekniska aspekterna av FSTD-bilagan samt information om undantag och befrielser som beviljats för FFS.

Avsnitt 6: ”Kvalificeringskrav för godtagande av konstaterad överensstämmelse”

Detta avsnitt innehåller de grundläggande kraven för myndigheterna avseende effektiviteten i deras respektive system för regelmässig tillsyn över FSTD, inbegripet rättslig och regleringsmässig struktur, resurser, utbildningsprogram, dokumentation och uppgifter, samt interna strategier, förfaranden och kvalitetssystem.

Vidare innehåller detta avsnitt bestämmelser om första och fortsatt påvisande av effektiviteten i dessa system, inbegripet bestämmelser om parternas deltagande i varandras kvalitetsgranskningar och standardiseringsverksamhet, utbyte av kvalitets- och standardiseringsrapporter och annan relevant information som kan vara nödvändig för att upprätthålla parternas fortsatta förtroende för varandras system.

Det är viktigt att understryka att myndigheter från alla EU-medlemsstater kan genomföra FFS-evalueringar på FAA:s vägnar så länge de uppfyller de krav som fastställs i bilagan. Det kommer att vara Easas ansvar att övervaka den överensstämmelsen som ett led i sin rutinmässiga standardiseringsverksamhet.

Avsnitt 7: ”Utrednings- och verkställighetsåtgärder”

Detta avsnitt innehåller bestämmelser rörande samarbete om undersökningar vid bristande överensstämmelse och om vidtagande av verkställighetsåtgärder. I enlighet med avtalet behåller båda parterna rätten att vidta verkställighetsåtgärder mot de FSTD-operatörer som innehar FAA- eller Easa-godkännanden.

Avsnitt 8: ”Bestämmelser om överföring”

Detta avsnitt innehåller bestämmelser som definierar det sätt på vilket FFS som för närvarande står under direkt tillsyn av Easa kommer att överlämnas till FAA, samt det sätt på vilket FFS som för närvarande står under FAA:s direkta tillsyn kommer att överlämnas till nationella luftfartsmyndigheter i EU:s medlemsstater. För närvarande finns det fyra EU-

medlemsstater där FFS med FAA-godkännanden är belägna: Förenade kungariket, Danmark, Frankrike och Nederländerna.

Överföringarna ska ske inom 18 månader från dagen för bilagans ikraftträdande och kommer att synkroniseras med datumen för återkommande evalueringar av enheterna.

Avsnitt 9: ”Avgifter”

Avgifterna för de återkommande evalueringarna av enheterna kommer att tillämpas i enlighet med artikel 14 i avtalet och i enlighet med tillämpliga lagstadgade krav, vilka på EU-sidan är kommissionens förordning (EU) nr 319/2014 av den 27 mars 2014 om de certifikatavgifter och tjänsteavgifter som tas ut av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

Tillägg 1: ”Särskilda villkor”

Detta tillägg innehåller de särskilda EU-villkor som gäller för FFS baserade i Förenta staterna samt de särskilda FAA-villkor som gäller för EU-baserade FFS.

Dessa särskilda villkor är de ytterligare rättsliga krav som kommer att behöva kontrolleras under evalueringsgranskningarna för att ta hänsyn till skillnaderna mellan EU:s och Förenta staternas regelverk för flygsimulatorer.

På EU-sidan kommer ansvaret för att kontrollera överensstämmelsen med de särskilda FAA-villkoren att ligga hos de nationella myndigheterna i de medlemsstater där enheterna med FAA-certifikaten är belägna, eller under vissa omständigheter hos Easa om den FFS som är belägen i EU står under byråns tillsyn. Resultaten av kontrollen av de särskilda villkoren kommer att registreras i en ”rapport om särskilda villkor” som utarbetas av myndigheten efter evalueringen.

Tillägg 2: ”Luftfartsmyndigheternas åtgärder”

Detta tillägg innehåller de specifika åtgärder som de nationella luftfartsmyndigheterna i EU:s medlemsstater kommer att vidta när de genomför de återkommande evalueringarna av FFS på FAA:s vägnar. Detta innebär att planera den återkommande evalueringen, att förbereda genomförandet av evalueringen, att genomföra evalueringen och att vidta åtgärder efter evalueringen, inbegripet utarbetandet av evalueringsrapporten och rapporten om särskilda villkor som ska översändas till FAA.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som Europeiska unionen ska inta i den bilaterala tillsynsstyrelsen inom ramen för avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet, rörande tillägg av en bilaga (nr 4) till avtalet

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet (nedan kallat *avtalet*) trädde i kraft den 1 maj 2011².
- (2) Ett av huvudsyftena med avtalet är att förbättra det mångåriga samarbetet mellan Europa och Förenta staterna i syfte att säkerställa en hög nivå av säkerhet inom den civila luftfarten över hela världen samt att minimera det ekonomiska trycket på luftfartsindustrin och aktörer när det gäller onödig regelmässig tillsyn,
- (3) Ändring 1³ av avtalet utvidgar tillämpningsområdet för artikel 2.B i avtalet till att omfatta, bland annat, licensiering och utbildning av personal.
- (4) I artikel 5 i avtalet, i dess ändrade lydelse, föreskrivs utarbetande av nya bilagor till avtalet när det gäller ärenden inom tillämpningsområdet för avtalet.
- (5) Båda de tekniska ombuden, dvs. Europeiska byrån för luftfartssäkerhet för EU och Federal Aviation Administration för Förenta staterna, har föreslagit att bilaterala tillsynsstyrelsen ska anta ett beslut för att föreskriva en ny bilaga 4 till avtalet för att täcka det ömsesidiga godtagandet av konstaterad överensstämmelse och dokumentation för utbildningshjälpmedel för flygsimulering (Flight Simulation Training Devices, FSTD).
- (6) Antagandet av den nya bilagan kommer att generera besparingar för båda tekniska ombud och samtidigt minska kostnaderna för branschen (FSTD-operatörer), och därefter kommer lufttrafikföretag att ha nytta av ökad tillgång till FSTD för sina piloter.
- (7) Enligt artikel 19.C i avtalet ska nytillkomna bilagor träda i kraft efter ett beslut av den bilaterala tillsynsstyrelse som inrättats i enlighet med artikel 3 i avtalet.

² EUT L 291, 9.11.2011, s. 3.

³ EUT L 11, 16.1.2018, s. 3.

- (8) 8) Den nya bilaga 4 om utbildningshjälpmedel för flygsimulering bör godkännas på Europeiska unionens vägnar.
- (9) 9) Enligt artikel 4.3 i rådets beslut 2011/719/EU av den 7 mars 2011 om ingående av avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet ska rådet, i enlighet med artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, med kvalificerad majoritet, på förslag av kommissionen fastställa den ståndpunkt som ska intas av unionen i den bilaterala tillsynsstyrelsen med avseende på antagande av ytterligare bilagor i enlighet med artikel 3.C.7 och artikel 19.C i avtalet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som Europeiska unionen ska inta inom den bilaterala tillsynsstyrelsen, enligt artiklarna 3 och 19 i avtalet mellan Amerikas förenta stater och Europeiska gemenskapen om regleringssamarbete på området civil luftfartssäkerhet, vad gäller bilaterala tillsynsstyrelsens antagande av ett beslut om antagande av bilaga 4 till avtalet, ska baseras på utkastet till den bilaterala tillsynsstyrelsens beslut nr 0011, som bifogas detta beslut.

Artikel 2

Direktören med ansvar för luftfart i generaldirektoratet för transport och rörlighet, som är medordförande, och unionens företrädare i den bilaterala tillsynsstyrelsen, bemyndigas härmed att underteckna den bilaterala tillsynsstyrelsens beslut nr 0011.

Artikel 3

Den bilaterala tillsynsstyrelsens beslut ska efter antagandet offentliggöras i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till kommissionen.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*