

Flygsäkerhet, Easa och bestämmelser om drönare: rådets ståndpunkt



Den 1 december 2016 enades rådet om en allmän riktlinje om reviderade gemensamma säkerhetsbestämmelser för den civila luftfarten och ett nytt mandat för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa). Utkastet till förordning innehåller de första EU-bestämmelserna för att civila drönare ska kunna flyga säkert i det europeiska luftrummet.

Genom **grundförordningen om Easa** kommer EU:s luftfartssektor att kunna fortsätta att utvecklas säkert i framtiden och förbli konkurrenskraftig och innovativ på den globala marknaden. Bestämmelserna behöver reformeras eftersom EU:s flygtrafik förväntas öka med 50 % de kommande 20 åren och luftfarten måste kunna stå emot den tuffa globala konkurrensen.

"Reformen av den civila luftfarten är viktig för en konkurrenskraftig och innovativ luftfartsindustri som kan stå emot framtida utmaningar. Jag är glad över att bestämmelserna står i proportion till riskerna och att luftfarten kan anamma innovation och framtida utveckling, såsom drönare. Dessutom kan resurser slås ihop och delas mellan medlemsländerna, så att man ska kunna sprida expertkunskaper."

Arpád Érsek, Slovakiens minister för transport, byggnadsverksamhet och regional utveckling

Ökad innovation genom mer proportionerliga säkerhetsbestämmelser

Genom reformen införs proportionerliga och riskbaserade bestämmelser som ska minska byråkratin och främja innovation. Man tar hänsyn till att riskerna varierar mellan de olika sektorerna inom den civila luftfarten. För luftfartyg som innebär lägre risker, t.ex. helikoptrar eller lätta sportflygplan, kommer godkännandeförfarandena att vara enklare och billigare än för kommersiell luftfart.

Bestämmelser om drönare för att garantera säkerhet och integritet

EU-bestämmelserna om drönare kommer att innehålla **grundläggande principer** som ska garantera säkerhet och integritet. Genom förordningen skapas rättssäkerhet för denna snabbt växande industri som omfattar många små och medelstora företag och nystartade företag.

Av säkerhetsskäl omfattas alla drönare, från små "leksaker" som bara väger några gram till stora obemannade luftfartyg som kan väga lika mycket och flyga lika snabbt som ett flygplan. För närvarande har EU behörighet att reglera obemannade luftfartyg som väger mer än 150 kg, medan lättare drönare omfattas av nationella bestämmelser.

Eftersom riskerna förknippade med drönare varierar mycket bör bestämmelserna vara proportionerliga. Framför allt bör man ta hänsyn till i vilken utsträckning annan lufttrafik eller människor på marken skulle kunna skadas. Trafik med högre risk kommer att kräva certifiering medan drönare som utgör den lägsta risken bara kommer att behöva stämma överens med EU:s normala mekanismer för marknadsövervakning.

När det gäller miljön måste drönare även respektera bestämmelserna för buller och koldioxidutsläpp, precis som alla andra luftfartyg.

Utifrån dessa principer **kommer Easa att utarbeta mer detaljerade bestämmelser om drönare** genom en genomförandeakt från kommissionen. På så sätt blir det enklare att uppdatera bestämmelserna i takt med att tekniken utvecklas. Easa har redan offentliggjort en "prototypförordning" för drönare.

Genomförandebestämmelserna bör bygga på medlemsländernas bästa praxis och beakta medlemsländernas lokala särdrag, t.ex. befolkningstäthet. Medlemsländerna kommer också att ha rätt att begränsa drönartrafiken av skäl som säkerhet, skydd av privatlivet, uppgiftsskydd eller miljön precis som de kan begränsa alla andra typer av lufttrafik.

Andra delar av det nya förslaget

Genom de nya bestämmelserna kommer man att öka samarbetet mellan medlemsländerna, kommissionen och Easa om **säkerhetsfrågor som rör civil luftfart**, t.ex. it-säkerhet och flygningar över konfliktområden. Man kommer att be Easa om tekniskt bistånd om det finns ett ömsesidigt beroende på säkerhetsområdet eftersom frågor som endast rör nationell säkerhet omfattas av medlemsländernas behörighet. När det gäller Easas **budget** väckte det ursprungliga förslaget om undervägsavgifter som en ny finansieringskälla farhågor om kostnadsneutralitet och rättsliga och praktiska svårigheter. Därför kommer man inte att ändra Easas finansiering. I det nuvarande systemet kommer 70 % av Easas finansiering från näringslivet och resten från EU-budgeten. Dessutom bör man inte skapa någon ny **tillsynsmekanism** som innebär att Easa kan ta över en del av tillsynen. Eventuella säkerhetsbrister kan lösas på andra sätt, t.ex. genom att man på bästa sätt utnyttjar befintliga resurser genom att dela på nationella experter eller genom att flera nationella behöriga myndigheter genomför gemensam tillsyn. Om medlemsländerna vill kommer de dessutom att kunna slå ihop och dela sina resurser i en grupp på högst fem deltagare för att övervaka ett lufttrafikföretag.

Hur blir förslaget till lag?

Den allmänna riktlinjen är rådets ståndpunkt vid förhandlingarna med Europaparlamentet. Båda institutionerna måste godkänna lagstiftningen för att den ska kunna antas.

- [Förordningen om civil luftfartssäkerhet – allmän riktlinje](#)

Press office - General Secretariat of the Council of the EU

Rue de la Loi 175 - B-1048 BRUSSELS - Tel.: +32 (0)2 281 6319

press@consilium.europa.eu - www.consilium.europa.eu/press