Dette dokument er et dokumentationsredskab, og institutionerne påtager sig intet ansvar herfor

►B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2096/2005

af 20. december 2005

om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester

(EØS-relevant tekst)

(EUT L 335 af 21.12.2005, s. 13)

Ændret ved:

			Tidende	
		nr.	side	dato
►M1	Kommissionens forordning (EF) nr. 1315/2007 af 8. november 2007	L 291	16	9.11.2007
►M2	Kommissionens forordning (EF) nr. 482/2008 af 30. maj 2008	L 141	5	31.5.2008
►M3	Kommissionens forordning (EF) nr. 668/2008 af 15. juli 2008	L 188	5	16.7.2008
►M4	Kommissionens forordning (EU) nr. 691/2010 af 29. juli 2010	L 201	1	3.8.2010

▼B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EF) Nr. 2096/2005

af 20. december 2005

om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER HAR —

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (luftfartstjenesteforordningen) ([1]), særlig artikel 4 og 6, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) I henhold til forordning (EF) nr. 550/2004 skal Kommissionen fastlægge fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester overalt i Fællesskabet. En forordning, der gælder umiddelbart, er det bedst egnede middel hertil.

(2) Udøvelsen af luftfartstjenester i Fællesskabet bør undergives krav om certificering fra medlemsstaterne. Der bør i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004 udstedes et certifikat til luftfartstjenesteudøvere, som opfylder de fælles krav. De luftfartstjenesteudøvere, som må drive virksomhed uden certifikat, bør bestræbe sig på at opfylde de fælles krav i hele den udstrækning, deres retlige status gør det muligt.

(3) Anvendelsen af de fælles krav, der skal fastlægges i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004, bør ikke berøre medlemsstaternes højhedsret over deres luftrum og medlemsstaternes krav, for så vidt angår den offentlige orden, den offentlige sikkerhed og forsvarsspørgsmål som omhandlet i artikel 13 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum (rammeforordningen) ([2]). De fælles krav bør ikke omfatte militære operationer og militær træningsflyvning, som er omfattet af anvendelsesområdet for artikel 1, stk. 2, i forordning (EF) nr. 549/2004.

(4) Ved fastlæggelsen af fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester bør der tages behørigt hensyn til den retlige status, som luftfartstjenesteudøverne har i medlemsstaterne. Når en organisation udøver anden virksomhed end luftfartstjenester, bør de fælles krav, der skal fastlægges i henhold til artikel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004, desuden ikke finde anvendelse på sådan anden virksomhed eller på ressourcer, der anvendes til andre aktiviteter end udøvelse af luftfartstjenester, medmindre andet er fastsat.

([1]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 10.
([2]) EUT L 96 af 31.3.2004, s. 1.

▼B

(5) Anvendelsen af de fælles krav til luftfartstjenesteudøvere bør stå i et rimeligt forhold til de risici, der er forbundet med særtrækkene ved den enkelte tjeneste såsom antallet, arten og/eller andre kendetegn ved de behandlede flybevægelser. Hvis nogle luftfartstjenesteudøvere vælger ikke at benytte sig af muligheden for at udøve tjenester på tværs af grænserne og derved giver afkald på retten til gensidig anerkendelse i det fælles europæiske luftrum, bør en national tilsynsmyndighed kunne give disse tjenesteudøvere mulighed for i rimeligt omfang at opfylde visse almindelige krav for udøvelse af luftfartstjenester og visse særlige krav for udøvelse af lufttrafiktjenester. De betingelser, der knyttes til certifikatet, bør derfor afspejle undtagelsens art og anvendelsesområde.

(6) For at sikre, at certificeringsordningen fungerer hensigtsmæssigt bør medlemsstaterne i forbindelse med deres årsrapporter give Kommissionen alle relevante oplysninger om de undtagelser, som deres nationale tilsynsmyndighed indrømmer.

(7) Der fastlægges ikke nødvendigvis samme krav til de forskellige typer luftfartstjenester. Det er derfor nødvendigt at tilpasse de fælles krav til særtrækkene ved hver type tjeneste.

(8) Bevisbyrden for, at kravene er opfyldt i hele certifikatets gyldighedsperiode og for alle omfattede tjenester, bør påhvile luftfartstjenesteudøverne.

(9) For at sikre en effektiv anvendelse af de fælles krav bør der oprettes et system for regelmæssigt tilsyn med og regelmæssig inspektion af opfyldelsen af de fælles krav og af de i certifikatet fastsatte betingelser. Den nationale tilsynsmyndighed bør undersøge en tjenesteudøvers egnethed, før den udsteder et certifikat, og den bør årligt vurdere, om kravene fortsat opfyldes af de luftfartstjenesteudøvere, som den har certificeret. Den bør derfor fastlægge og årligt ajourføre et vejledende inspektionsprogram, som omfatter alle de tjenesteudøvere, som den har certificeret, på grundlag af en risikovurdering. Programmet bør gøre det muligt at inspicere alle luftfartstjenesteudøvernes relevante afdelinger inden for en passende tidsramme. Ved vurderingen af udpegede lufttrafik- og vejrtjenesteudøveres opfyldelse af kravene bør den nationale tilsynsmyndighed bemyndiges til at efterprøve relevante krav i henhold til de internationale forpligtelser, som påhviler medlemsstaten.

▼B

(10) Overalt i Fællesskabet bør en fælles fremgangsmåde for tilsyn med luftfartstjenesteudøvere fremmes under anvendelse af kollegiale evalueringer (*peer reviews*) udført af de nationale tilsynsmyndigheder. Kommissionen bør i samarbejde med medlemsstaterne tilrettelægge disse kollegiale evalueringer, som bør koordineres med de aktiviteter, der gennemføres inden for rammerne af overvågnings- og støtteprogrammet til implementering (ESIMS) af Eurocontrols sikkerhedskrav (ESARR) og det universelle evalueringsprogram for kontrol med sikkerheden (USOAP), der administreres af Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO). Derved undgås dobbeltarbejde. For at gøre det muligt at udveksle erfaringer og bedste praksis under en kollegial evaluering bør de nationale eksperter helst komme fra en national tilsynsmyndighed eller en anerkendt organisation.

(11) Eurocontrol har udviklet sikkerhedskrav (ESARR), der er af den allerstørste betydning for sikker udøvelse af lufttrafiktjenester. I overensstemmelse med forordning (EF) nr. 550/2004 bør Kommissionen fastlægge og vedtage de relevante bestemmelser i ESARR 3 om den brug, som tjenesteudøvere inden for lufttrafikstyring (ATM) gør af flyvesikkerhedsstyringssystemer, ESARR 4 om risikovurdering og -reduktion i ATM og ESARR 5 om ATM-tjenesternes personale og kravene til det tekniske personale, som udfører operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver. I henhold til artikel 5 i forordning (EF) nr. 550/2004 har Kommissionen fremsat forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om et EU-flyveledercertifikat ([1]), som omfatter bestemmelserne i ESARR 5 vedrørende flyveledere. Disse bestemmelser bør derfor ikke gentages i denne forordning. Dog bør der træffes bestemmelse om, at en national tilsynsmyndighed skal efterprøve, om en lufttrafiktjenesteudøvers personale, navnlig flyveledere, er behørigt certificeret, hvis en sådan certificering kræves.

(12) Det er ikke hensigtsmæssigt at gentage bestemmelserne i ESARR 2 om indberetning og vurdering af flyvesikkerhedshændelser i ATM, som er fastsat i Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart ([2]) og i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart ([3]). Dog bør der fastsættes nye bestemmelser om flyvesikkerhedshændelser med henblik på at kræve, at en national tilsynsmyndighed efterprøver, om en lufttrafiktjenesteudøver og en udøver af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester opfylder kravene til indberetning og vurdering af sådanne hændelser. De relevante bestemmelser i ESARR 1 om kontrol med flyvesikkerheden i ATM og i ESARR 6 om software i ATM-systemer bør fastlægges og vedtages ved separate fællesskabsretsakter.

([1]) KOM(2004) 473, endnu ikke offentliggjort i EUT.
([2]) EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14.
([3]) EUT L 167 af 4.7.2003, s. 23.

▼B

(13) Det bør navnlig anerkendes, for det første at flyvesikkerhedsstyring er den funktion inden for udøvelse af lufttrafiktjenester, som sikrer, at alle flyvesikkerhedsrisici er identificeret, vurderet og reduceret på tilfredsstillende vis, og for det andet at en formel og systematisk fremgangsmåde for flyvesikkerhedsstyring vil øge flyvesikkerheden på en synlig og konstaterbar måde. Kommissionen bør ajourføre flyvesikkerhedskravene til luftfartstjenester og præcisere dem med henblik på at sikre det højest mulige flyvesikkerhedsniveau uden at dette dog bør begrænse den fremtidige rolle, som måtte blive fastlagt for Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur på dette område.

(14) Luftfartstjenesteudøvere bør arbejde i overensstemmelse med de relevante ICAO-standarder. For at lette udøvelsen af tjenester på tværs af grænserne bør medlemsstaterne og Kommissionen i tæt samarbejde med Eurocontrol arbejde for at reducere de forskelle, som medlemsstaterne har indberettet vedrørende anvendelsen af ICAO-standarderne på området luftfartstjenester med henblik på at nå frem til et fælles sæt standarder for medlemsstaterne i det fælles europæiske luftrum, navnlig med det formål at udvikle fælles lufttrafikregler.

(15) Forskelle mellem nationale ordninger om erstatningsansvar bør ikke forhindre en luftfartstjenesteudøver i at indgå aftaler om udøvelse af tjenester på tværs af grænserne, når der ved disse er fastsat ordninger til dækning af tab som følge af skader, hvortil der er knyttet et erstatningsansvar i henhold til gældende ret. Den benyttede metode bør følge kravene i henhold til national ret. Medlemsstater, der tillader udøvelse af luftfartstjenester uden certificering i hele eller en del af det luftrum, som hører ind under deres ansvarsområde, i henhold til forordning (EF) nr. 550/2004, bør hæfte for de pågældende tjenesteudøveres erstatningsansvar.

(16) Medens der i ESARR 4 er fastlagt en maksimal tolerabel sandsynlighed for, at ATM direkte medvirker til havarier i området dækket af ECAC (European Civil Aviation Conference), er der endnu ikke fastlagt maksimale tolerable sandsynligheder for alle alvorlighedsgrader. Medlemsstaterne og Kommissionen bør i samarbejde med Eurocontrol færdiggøre og ajourføre disse sandsynligheder og udvikle mekanismer til anvendelse deraf under forskellige omstændigheder.

(17) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra det udvalg for det fælles luftrum, der er nedsat ved artikel 5 i forordning (EF) nr. 549/2004 —

UDSTEDT FØLGENDE FORORDNING:

▼B

Artikel 1

Genstand og anvendelsesområde

Denne forordning fastlægger fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester. Medmindre andet følger af bilag I eller II, omfatter disse fælles krav dog ikke:

a) andre aktiviteter end en tjenesteudøvers udøvelse af luftfartstjenester

b) ressourcer, der afsættes til andre aktiviteter end udøvelse af luftfartstjenester.

Denne forordning angiver og fastlægger de obligatoriske bestemmelser vedrørende følgende Eurocontrol-sikkerhedskrav (ESARR), som er relevante for certificeringen af luftfartstjenesteudøvere:

a) ESARR 3 om den brug, som tjenesteudøvere inden for lufttrafikstyring (ATM-udøvere) gør af flyvesikkerhedsstyringssystemer, udstedt den 17. juli 2000

b) ESARR 4 om risikovurdering og -reduktion i ATM, udstedt den 5. april 2001

c) ESARR 5 om ATM-tjenesternes personale og kravene til det tekniske personale, som udfører operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver, udstedt den 11. april 2002.

Artikel 2

Definitioner

1. Definitionerne i forordning (EF) nr. 549/2004 gælder for denne forordning.

2. Ud over de i stk. 1 omhandlede definitioner, forstås ved:

a) »arbejdsflyvning«: en flyvning, hvor et luftfartøj anvendes til særlige tjenester såsom landbrug, bygge- og anlægsvirksomhed, fotografering, landmåling, overvågning og patruljering, eftersøgnings- og redningsarbejde eller reklameflyvning

b) »erhvervsmæssig lufttransport«: en flyvning, hvor der befordres passagerer, gods eller post mod betaling af vederlag eller leje

c) »funktionssystem«: en kombination af systemer, procedurer og menneskelige ressourcer, der er organiseret med henblik på at udfylde en funktion i lufttrafikstyringen

d) »almenflyvning«: al civil luftfart, bortset fra erhvervsmæssig lufttransport og arbejdsflyvning

e) »national tilsynsmyndighed«: det eller de organer, der er udpeget eller oprettet af medlemsstaterne som deres nationale myndighed i henhold til artikel 4 i forordning (EF) nr. 549/2004

f) »fare«: ethvert forhold og enhver begivenhed eller omstændighed, som kan føre til et havari

▼B

g) »driftsorganisation«: en organisation, der er ansvarlig for de tekniske tjenester, som støtter lufttrafik-, kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester

h) »risiko«: kombinationen af den overordnede sandsynlighed for eller hyppighed af en skadelig virkning, der er forårsaget af en fare, og alvoren af en sådan virkning

i) »sikring af flyvesikkerhed«: alle planlagte og systematisk udførte handlinger, som er nødvendige for at skabe tilstrækkelig tillid til, at et produkt, en tjeneste, en virksomhed eller et funktionssystem opnår acceptabel eller tolerabel flyvesikkerhed

j) »flyvesikkerhedsmål«: en kvalitativ eller kvantitativ opgørelse, som fastlægger den maksimale hyppighed eller sandsynlighed for, at en fare kan imødeses at blive virkelighed

k) »flyvesikkerhedskrav«: et middel til risikoreduktion, der er fastlagt på grundlag af strategien for risikoreduktion, og hvorved der opfyldes et særligt flyvesikkerhedsmål, herunder krav, der vedrører organisation, drift, procedure, funktion, resultater, interoperabilitet eller miljøegenskaber

l) »tjenester«: enten en luftfartstjeneste eller et bundt af luftfartstjenester.

3. »Luftfartstjenesteudøver« indbefatter en organisation, som har ansøgt om et certifikat til udøvelse af sådanne tjenester.

Artikel 3

Udstedelse af certifikater

1. For at opnå det certifikat, der er nødvendigt for at udøve luftfartstjenester, skal luftfartstjenesteudøvere uanset artikel 7, stk. 5, i forordning (EF) nr. 550/2004 opfylde de almindelige fælles krav, der er fastlagt i bilag I, og de særlige yderligere krav, der er fastlagt i bilag II til V til denne forordning alt efter, hvilken type tjenester de udøver, jf. dog undtagelserne i artikel 4.

2. En national tilsynsmyndighed skal sikre sig, at luftfartstjenesteudøveren opfylder de fælles krav, inden den udsteder et certifikat til den pågældende.

3. En luftfartstjenesteudøver skal senest på det tidspunkt, hvor certifikatet udstedes i henhold til artikel 7 i forordning (EF) nr. 550/2004, opfylde de fælles krav.

▼B

Artikel 4

Undtagelser

1. Uanset artikel 3, stk. 1, kan visse luftfartstjenesteudøvere vælge at afstå fra at udøve tjenester på tværs af grænserne og fra retten til gensidig anerkendelse i det fælles europæiske luftrum.

I så fald kan de i stedet ansøge om et certifikat, der er begrænset til det luftrum, som hører ind under den i artikel 7, stk. 2, i forordning (EF) nr. 550/2004 omhandlede medlemsstats ansvarsområde.

For at indgive en sådan ansøgning skal en lufttrafiktjenesteudøver udelukkende udøve tjenester eller påtænke udelukkende at udøve tjenester i en eller flere af følgende kategorier:

a) almenflyvning

b) arbejdsflyvning

c) erhvervsmæssig lufttransport begrænset til luftfartøjer med en maksimal startmasse på mindre end 10 tons eller færre end 20 passagersæder

d) erhvervsmæssig lufttransport med færre end 10 000 flybevægelser om året uanset den maksimale startmasse og antallet af passagersæder, idet »flybevægelser« opgøres som summen af starter og landinger og beregnes som de foregående tre års gennemsnit.

For at indgive en sådan ansøgning skal en luftfartstjenesteudøver, der ikke er lufttrafiktjenesteudøver, have en årlig bruttoomsætning på 1 000 000 EUR eller derunder i forbindelse med de tjenester, den pågældende udøver eller påtænker at udøve.

Når en luftfartstjenesteudøver af praktiske, objektive grunde er ude af stand til at godtgøre, at den pågældende opfylder disse kriterier, kan en national tilsynsmyndighed acceptere tilsvarende tal eller prognoser vedrørende de lofter, der er fastsat i tredje og fjerde afsnit.

Ved indgivelsen af en sådan ansøgning skal en luftfartstjenesteudøver samtidig over for den nationale tilsynsmyndighed føre relevant bevis for kriteriernes opfyldelse.

2. En national tilsynsmyndighed kan indrømme ansøgere, der opfylder kriterierne i stk. 1, særlige undtagelser, der står i et rimeligt forhold til ansøgernes bidrag til lufttrafikstyringen i det luftrum, som hører ind under medlemsstatens ansvarsområde.

De pågældende undtagelser må kun vedrøre kravene i bilag I, dog ikke følgende krav:

a) del 1, teknisk og operativ kompetence og kapacitet

b) del 3.1, flyvesikkerhedsstyring

c) del 5, menneskelige ressourcer

d) del 8.1, åben og gennemskuelig udøvelse af tjenester.

▼B

3. Ud over de i stk. 2 omhandlede undtagelser kan en national tilsynsmyndighed indrømme undtagelser til ansøgere, der udøver flyveinformationstjeneste på flyvepladser, idet de højst driver ét arbejdssted på en given flyveplads. Myndigheden skal gøre det på en måde, der står i et rimeligt forhold til ansøgernes bidrag til lufttrafikstyringen i det luftrum, som hører ind under medlemsstatens ansvarsområde.

De pågældende undtagelser må kun vedrøre følgende krav i bilag II, del 3:

a) ansvar for flyvesikkerhedsstyring og eksterne tjenester og leverancer (under del 3.1.2)

b) flyvesikkerhedsundersøgelser (under del 3.1.3)

c) flyvesikkerhedskrav med henblik på risikovurdering og -reduktion i henseende til ændringer (del 3.2).

4. Der indrømmes ingen undtagelser i forbindelse med kravene i bilag III, IV og V.

5. I overensstemmelse med bilag II til forordning (EF) nr. 550/2004 skal en national tilsynsmyndighed:

a) i de betingelser, der knyttes til certifikatet, specificere arten af og anvendelsesområdet for undtagelsen under angivelse af dens retsgrundlag

b) begrænse certifikatets gyldighedsperiode

c) overvåge, om luftfartstjenesteudøverne fortsat er berettigede til at være omfattet af undtagelsen.

Artikel 5

Bevis for opfyldelse af krav

1. Efter anmodning fra den nationale tilsynsmyndighed fører luftfartstjenesteudøveren alt relevant bevis for opfyldelsen af de relevante fælles krav. Luftfartstjenesteudøveren kan fuldt ud gøre brug af eksisterende data.

2. En certificeret luftfartstjenesteudøver giver den nationale tilsynsmyndighed meddelelse om planlagte ændringer af sin tjenesteudøvelse, som kan medføre, at de relevante fælles krav eller de betingelser, der knytter sig til certifikatet, ikke længere opfyldes.

▼M1

———————

▼B

4. Når en certificeret luftfartstjenesteudøver ikke længere opfylder de relevante fælles krav eller de betingelser, der knytter sig til certifikatet, træffer den kompetente nationale tilsynsmyndighed afgørelse inden for højst en måned. Ved denne afgørelse kræver den nationale tilsynsmyndighed, at luftfartstjenesteudøveren træffer korrigerende foranstaltninger.

▼B

Afgørelsen meddeles straks den pågældende luftfartstjenesteudøver.

Den nationale tilsynsmyndighed efterprøver, at de korrigerende foranstaltninger er truffet, før den giver den pågældende luftfartstjenesteudøver meddelelse om sin godkendelse. Hvis den nationale tilsynsmyndighed finder, at de korrigerende foranstaltninger ikke er gennemført på korrekt vis inden for den aftalte frist, træffer den passende tvangsforanstaltninger i overensstemmelse med artikel 7, stk. 7, i forordning (EF) nr. 550/2004 og artikel 9 i forordning (EF) nr. 549/2004, idet den tager hensyn til behovet for videreførelse af tjenesten.

Artikel 6

Uhindret overvågning af kravopfyldelsen

I henhold til artikel 2, stk. 2, i forordning (EF) nr. 550/2004 letter luftfartstjenesteudøverne inspektioner og undersøgelser foretaget af den nationale tilsynsmyndighed eller en anerkendt organisation, der optræder på dennes vegne, herunder besøg på stedet og uanmeldte besøg.

De dertil beføjede personer bemyndiges til at udføre følgende handlinger:

a) at undersøge relevante opgørelser, data og procedurer samt ethvert andet materiale af relevans for udøvelsen af luftfartstjenester

b) at tage kopier eller uddrag af sådanne opgørelser, data og procedurer samt andet materiale

c) at anmode om en mundtlig forklaring på stedet

d) at få adgang til relevante lokaler, arealer og transportmidler.

Sådanne inspektioner og undersøgelser udføres i overensstemmelse med lovgivningen i den medlemsstat, hvor de skal foretages.

Artikel 7

Løbende kravopfyldelse

Den nationale tilsynsmyndighed overvåger hvert år på grundlag af alt foreliggende materiale, om de luftfartstjenesteudøvere, som den har certificeret, fortsat opfylder kravene.

I dette øjemed udarbejder den nationale tilsynsmyndighed et vejledende inspektionsprogram, der omfatter alle de tjenesteudøvere, som den har certificeret, og baseres på en vurdering af de risici, der knytter sig til de forskellige former for drift, som de udøvede tjenester består af, og ajourfører årligt dette program. Den rådfører sig med de berørte luftfartstjenesteudøvere og i givet fald med andre berørte nationale tilsynsmyndigheder, før den udarbejder et sådant program.

I programmet angives det påtænkte tidsinterval for inspektionerne de forskellige steder.

▼B

Artikel 8

Flyvesikkerhedsrelaterede forskrifter for teknisk personale

I forbindelse med udøvelse af lufttrafik-, kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal den nationale tilsynsmyndighed eller enhver anden myndighed, som af en medlemsstat udpeges til at udføre denne opgave:

a) fastsætte passende flyvesikkerhedsrelaterede regler for det tekniske personale, som udfører operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver

b) sikre hensigtsmæssigt og passende flyvesikkerhedsmæssigt tilsyn med det tekniske personale, som af en driftsorganisation udpeges til at udføre operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver

c) med rimelig begrundelse og efter behørig undersøgelse træffe passende foranstaltninger over for den driftsorganisation og/eller dennes tekniske personale, som ikke overholder bestemmelserne i bilag II, del 3.3

d) forvisse sig om, at der er fastsat passende metoder til sikring af, at tredjeparter, der udpeges til at udføre operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver, overholder bestemmelserne i bilag II, del 3.3.

Artikel 9

Kollegiale evalueringer

1. Kommissionen tilrettelægger i samarbejde med medlemsstaterne kollegiale evalueringer (*peer reviews*) af de nationale tilsynsmyndigheder i henhold til stk. 2 til 6.

2. En kollegial evaluering foretages af et hold nationale eksperter. Et hold består af eksperter fra mindst tre forskellige medlemsstater. Eksperterne må ikke deltage i kollegiale evalueringer i den medlemsstat, hvor de er ansat. Kommissionen opbygger og opretholder en pulje af nationale eksperter, der udpeges af medlemsstaterne, og som dækker alle aspekter ved de fælles krav, der er omhandlet i artikel 6 i forordning (EF) nr. 550/2004.

3. Mindst tre måneder før en kollegial evaluering giver Kommissionen medlemsstaten og den berørte nationale tilsynsmyndighed meddelelse om evalueringen, den dato, på hvilken den efter planen vil finde sted, og navnene på de eksperter, der deltager deri.

Den medlemsstat, hvis nationale tilsynsmyndighed er omfattet af evalueringen, godkender ekspertholdet, før det kan foretage evalueringen.

4. Inden for tre måneder efter evalueringen udarbejder evalueringsholdet i enighed en rapport, som kan indeholde henstillinger. Kommissionen afholder et møde med eksperterne og den nationale tilsynsmyndighed for at drøfte rapporten.

▼B

5. Kommissionen sender rapporten til den berørte medlemsstat. Denne kan inden for tre måneder efter modtagelsen fremsætte sine bemærkninger; disse bemærkninger omfatter i påkommende tilfælde de foranstaltninger, som den har truffet eller har til hensigt at træffe inden for et givet tidsrum som reaktion på evalueringen.

Medmindre andet er aftalt med den berørte medlemsstat, offentliggøres rapporten og opfølgningen ikke.

6. Kommissionen giver årligt via Udvalget for det Fælles Luftrum medlemsstaterne meddelelse om de vigtigste resultater af disse evalueringer.

Artikel 10

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tredjedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG I

ALMINDELIGE KRAV TIL UDØVELSE AF LUFTFARTSTJENESTER

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

En luftfartstjenesteudøver skal kunne udøve tjenester på en sikker, effektiv, kontinuerlig og vedvarende måde, som svarer til ethvert rimeligt samlet niveau for efterspørgsel for et givet luftrum. I dette øjemed skal den opretholde passende teknisk og operativ kapacitet og ekspertise.

2. ORGANISATORISK STRUKTUR OG FORVALTNING

2.1. **Organisatorisk struktur**

En luftfartstjenesteudøver skal oprette og forvalte sin organisation efter en struktur, som støtter en sikker, effektiv og kontinuerlig udøvelse af tjenester.

Ved den organisatoriske struktur fastlægges:

a) de udpegede stillingsindehaveres beføjelser, pligter og ansvar, navnlig hvad angår det ledelsespersonale, som er ansvarligt for funktioner med tilknytning til flyvesikkerhed, kvalitet, sikkerhed (security), økonomiske anliggender og menneskelige ressourcer

b) forbindelserne og rapporteringslinjerne mellem organisationens forskellige dele og processer.

▼M4

2.2. **Organisationsledelse**

En luftfartstjenesteudøver skal udarbejde en forretningsplan, som mindst dækker en femårig periode. Forretningsplanen skal:

a) fastlægge luftfartstjenesteudøverens overordnede mål og dens strategi for opfyldelsen af disse i overensstemmelse med enhver overordnet mere langsigtet plan for tjenesteudøveren og med EU-krav af relevans for udviklingen af infrastruktur eller anden teknologi

b) indeholde passende præstationsmål i henseende til f.eks. sikkerhed, kapacitet, miljø og omkostningseffektivitet.

Oplysningerne under litra a) og b) skal være i overensstemmelse med den nationale præstationsplan eller præstationsplanen for den funktionelle luftrumsblok som nævnt i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004, og for så vidt angår sikkerhedsdataene i overensstemmelse med det statslige sikkerhedsprogram, der henvises til i ICAO-standard 2.27.1, bilag 11, ændring 47B-A, af 20. juli 2009.

En luftfartstjenesteudøver skal forelægge sikkerheds- og forretningsmæssige begrundelser for større investeringsprojekter, herunder evt. den estimerede indvirkning på de relevante præstationsmål som nævnt i afsnit 2.2, litra b), og identificere investeringer, der kan henføres til de lovmæssige krav, som er forbundet med gennemførelsen af SESAR.

En luftfartstjenesteudøver skal udarbejde en årlig plan, som dækker det følgende år, og hvori forretningsplanens enkelte elementer specificeres yderligere, og eventuelle ændringer deraf beskrives.

▼M4

Den årlige plan skal indeholde følgende bestemmelser om tjenestens niveau og kvalitet såsom det forventede niveau for kapacitet, sikkerhed, miljø og omkostningseffektivitet:

a) oplysninger om iværksættelsen af ny infrastruktur eller andre udviklingsforløb og en meddelelse om, hvorledes de vil bidrage til at forbedre luftfartstjenesteudøverens præstation, herunder tjenesternes niveau og kvalitet

b) præstationsindikatorer, som er i overensstemmelse med den nationale præstationsplan eller præstationsplanen for den funktionelle luftrumsblok som nævnt i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004, og som kan danne grundlag for en rimelig vurdering af præstationsniveauet og tjenesternes kvalitet

c) oplysninger om de planlagte foranstaltninger, der skal afhjælpe de i luftfartstjenesteudøverens sikkerhedsplan identificerede sikkerhedsrisici, herunder sikkerhedsindikatorer til overvågning af sikkerhedsrisikoen og om nødvendigt de estimerede omkostninger, der er forbundet med afhjælpningsforanstaltningerne

d) tjenesteudøverens forventede økonomiske situation på kort sigt og alle ændringer af eller virkninger for forretningsplanen.

Luftfartstjenesteudøveren skal stille indholdet af forretningsplanens og årsrapportens præstationsdel til rådighed for Kommissionen på dennes anmodning på betingelser, der fastsættes af den nationale tilsynsmyndighed i overensstemmelse med den nationale lovgivning.

▼B

3. FLYVESIKKERHEDS- OG KVALITETSSTYRING

3.1. **Flyvesikkerhedsstyring**

En luftfartstjenesteudøver skal styre flyvesikkerheden i alle sine tjenester. I den forbindelse skal den oprette formelle grænseflader til alle interessenter, som direkte kan øve indflydelse på dens tjenesters sikkerhed.

3.2. **Kvalitetsstyringssystem**

En luftfartstjenesteudøver skal senest to år efter denne forordnings ikrafttræden have oprettet et kvalitetsstyringssystem, der omfatter alle de luftfartstjenester, som den udøver, efter følgende principper. Den skal:

a) fastlægge kvalitetspolitikken på en sådan måde, at den dækker de forskellige brugeres behov så nøjagtigt som muligt

b) fastlægge et kvalitetssikringsprogram, som indeholder procedurer til verifikation af, at al drift finder sted i overensstemmelse med de relevante krav, standarder og procedurer

c) fremlægge dokumentation for kvalitetssystemets funktion ved hjælp af manualer og overvågningsdokumenter

d) udpege styringsrepræsentanter til at overvåge overholdelsen af procedurerne til betryggelse af sikre og effektive driftsmetoder samt at overvåge procedurernes relevans

e) foretage undersøgelser af det oprettede kvalitetssystem og i påkommende tilfælde træffe afhjælpende foranstaltninger.

▼B

Et EN ISO 9001-certifikat, der er udstedt af en relevant autoriseret organisation, og som dækker tjenesteudøverens luftfartstjenester, anses for at være et tilstrækkeligt middel til overholdelse. Luftfartstjenesteudøveren skal acceptere, at dokumentationen for certificeringen efter anmodning fra den nationale tilsynsmyndighed overdrages til denne.

3.3. **Driftsmanualer**

En luftfartstjenesteudøver skal udarbejde og ajourføre driftsmanualer for udøvelsen af sine tjenester til brug og vejledning for det operative personale. Den skal påse, at:

a) driftsmanualerne indeholder de instrukser og oplysninger, der er nødvendige for, at det operative personale kan udføre sine opgaver

b) relevante dele af driftsmanualerne står til rådighed for det berørte personale

c) det operative personale hurtigt underrettes om ændringer i driftsmanualen vedrørende deres arbejdsopgaver samt disses ikrafttrædelsestidspunkt.

4. SIKKERHED (SECURITY)

En luftfartstjenesteudøver skal oprette et sikkerhedsstyringssystem for at tilgodese:

a) sine faciliteters og sit personales sikkerhed med henblik på at forhindre ulovlig indgriben i udøvelsen af tjenesterne

b) sikkerheden af de operative data, som den modtager, frembringer eller på anden måde anvender, således at adgangen dertil strengt begrænses til dem, der er bemyndiget dertil.

Sikkerhedsstyringssystemet skal omfatte:

a) procedurer for vurdering og reduktion af sikkerhedsrisici, overvågning og forbedring af sikkerheden, sikkerhedsundersøgelser og videreformidling af indhøstede erfaringer

b) midler til påvisning af brud på sikkerheden og varsling af personalet ved hjælp af passende sikkerhedsalarmer

c) midler til begrænsning af virkningerne af brud på sikkerheden og til fastlæggelse af udbedrende foranstaltninger og risikoreducerende procedurer for at forhindre gentagelse.

En luftfartstjenesteudøver skal, når der er grundlag herfor, sørge for sikkerhedsgodkendelse af sit personale samt for koordination med de relevante civile og militære myndigheder med henblik på at tilgodese sine faciliteters, sit personales og sine datas sikkerhed.

5. MENNESKELIGE RESSOURCER

En luftfartstjenesteudøver skal anvende personale med passende uddannelse med henblik på at sikre, at dens tjenester udøves på en sikker, effektiv, kontinuerlig og vedvarende måde. I den sammenhæng fastlægger den politikker for ansættelse og uddannelse af personale.

6. ØKONOMISK STYRKE

6.1. **Økonomisk og finansiel kapacitet**

En luftfartstjenesteudøver skal kunne opfylde sine økonomiske forpligtelser såsom de faste og variable driftsomkostninger eller kapitalomkostninger. Den skal benytte et passende internt regnskabssystem. Den skal påvise sin kapacitet ved hjælp af den i del 2.2. i dette bilag omhandlede årlige plan og via balancer og regnskaber i den udstrækning, det er praktisabelt ifølge dens retlige status.

▼B

6.2. **Revision**

I overensstemmelse med artikel 12, stk. 2, i forordning (EF) nr. 550/2004, skal en luftfartstjenesteudøver påvise, at den regelmæssigt underkastes en uafhængig revision.

7. ERSTATNINGSANSVAR OG FORSIKRINGSDÆKNING

En luftfartstjenesteudøver skal have ordninger til dækning af sit erstatningsansvar i henhold til gældende ret.

Den metode, der anvendes til at sikre dækningen, skal være afpasset efter det pågældende potentielle tab og den pågældende potentielle skade under hensyn til luftfartstjenesteudøverens retlige status og størrelsen af den kommercielle forsikringsdækning, der står til rådighed.

En luftfartstjenesteudøver, der benytter en anden luftfartstjenesteudøvers tjenester, skal påse, at aftalerne omfatter fordelingen af erstatningsansvaret mellem dem.

8. TJENESTERNES KVALITET

8.1. **Åben og gennemskuelig udøvelse af tjenester**

En luftfartstjenesteudøver skal udøve sine tjenester på en åben og gennemskuelig måde. Den skal offentliggøre betingelserne for adgang til sine tjenester og fastlægge en formel proces, der sikrer, at der regelmæssigt og mindst én gang om året gennemføres individuel eller kollektiv høring, af brugerne af dens tjenester.

I henhold til gældende fællesskabsret må en luftfartstjenesteudøver ikke diskriminere på grundlag af brugerens eller brugerkategoriens nationalitet eller identitet.

8.2. **Nødplaner**

Senest ét år efter certificeringen skal en luftfartstjenesteudøver have udarbejdet nødplaner for alle de tjenester, den pågældende udøver, i tilfælde af, at der indtræder begivenheder, som fører til væsentlig forringelse eller afbrydelse af den pågældendes tjenester.

▼M4

9. RAPPORTERINGSKRAV

En luftfartstjenesteudøver skal kunne forelægge den relevante nationale tilsynsmyndighed en årsrapport over sine aktiviteter. Denne rapport skal dække udøverens økonomiske resultater, jf. dog artikel 12 i forordning (EF) nr. 550/2004, og udøverens operative resultater samt alle andre vigtige aktiviteter og udviklingsforløb, navnlig i flyvesikkerhedsmæssig henseende.

Årsrapporten skal mindst omfatte:

— en vurdering af præstationsniveauet for den udøvede tjeneste

— luftfartstjenesteudøverens præstation sammenholdt med de præstationsmål, der er fastsat i forretningsplanen, idet den faktiske præstation afstemmes med den årlige plan ved hjælp af de præstationsindikatorer, der er fastsat i den årlige plan

— en forklaring af afvigelser fra målene og definition af foranstaltninger til afhjælpning af ethvert problem i referenceperioden som nævnt i artikel 11 i forordning (EF) nr. 549/2004

▼**M4**

— udviklingen inden for drift og infrastruktur

— de økonomiske resultater, forudsat at de ikke offentliggøres særskilt i henhold til artikel 12, stk. 1, i forordning (EF) nr. 550/2004

— oplysninger om den formelle høringsproces med brugerne af udøverens tjenester

— oplysninger om politikken for menneskelige ressourcer.

Luftfartstjenesteudøveren skal stille indholdet af årsrapporten til rådighed for Kommissionen på dennes anmodning og for offentligheden på betingelser, der fastsættes af den nationale tilsynsmyndighed i overensstemmelse med den nationale lovgivning.

▼B

BILAG II

SÆRLIGE KRAV TIL UDØVELSE AF LUFTTRAFIKTJENESTER

1. EJERSKAB

En lufttrafiktjenesteudøver skal meddele den i artikel 7, stk. 2, i forordning (EF) nr. 550/2004 omhandlede nationale tilsynsmyndighed:

— sin retlige status, sin ejerstruktur og alle ordninger, der øver væsentlig indflydelse på kontrollen over dens aktiver

— alle forbindelser med organisationer, som ikke deltager i udøvelse af luftfartstjenester, herunder forretningsvirksomhed, hvori den enten deltager direkte eller via forbundne virksomheder, og som tegner sig for mere end 1 % af dens forventede indtægter. Desuden skal den give meddelelse om enhver ændring af enhver individuel kapitalandel, der udgør 10 % eller derover af dens samlede kapital.

En lufttrafiktjenesteudøver skal træffe alle fornødne foranstaltninger til at forhindre situationer med interessekonflikter, som kan bringe en uvildig og objektiv udøvelse af dens tjenester i fare.

2. ÅBEN OG GENNEMSKUELIG UDØVELSE AF TJENESTER

Ud over bestemmelsen i bilag I, del 8.1, kan en medlemsstat, hvis det besluttes, at udøvelsen af bestemte lufttrafiktjenester skal tilrettelægges på en konkurrencemæssig sammenhæng, træffe alle egnede foranstaltninger til at sikre, at udøverne af disse særlige lufttrafiktjenester hverken optræder på en måde, som har til formål eller til følge at forhindre, begrænse eller fordreje konkurrencen, eller optræder på en måde, som i henhold til gældende national ret og fællesskabsret udgør et misbrug af dominerende stilling.

3. SIKRE TJENESTER

3.1. **Flyvesikkerhedsstyringssystem**

3.1.1. *Almindelige flyvesikkerhedskrav*

En lufttrafiktjenesteudøver skal som en integrerende del af forvaltningen af sine tjenester have oprettet et flyvesikkerhedsstyringssystem (SMS), der:

— sikrer en formaliseret, entydig og proaktiv tilgang til opnåelse af systematisk flyvesikkerhedsstyring ved opfyldelse af lufttrafiktjenesteudøverens flyvesikkerhedsmæssige ansvar i forbindelse med udøvelsen af lufttrafiktjenester; drives under skyldig hensyntagen til alle de tjenester og understøttende arrangementer, der er under lufttrafiktjenesteudøverens ledelsesmæssige kontrol, og som sit grundlag indeholder en flyvesikkerhedspolitisk erklæring, som angiver virksomhedens grundlæggende tilgang til styring af flyvesikkerheden (flyvesikkerhedsstyring)

— sikrer, at alle, der er involveret i de flyvesikkerhedsmæssige aspekter af lufttrafiktjenesteudøvelse, har et individuelt sikkerhedsmæssigt ansvar for egne handlinger, at lederne er ansvarlige for deres egne afdelingers eller kontorers flyvesikkerhedsmæssige ydeevne, og at lufttrafiktjenesteudøverens topledelse har et overordnet ansvar for flyvesikkerheden (flyvesikkerhedsmæssigt ansvar)

▼B

— sikrer, at opnåelse af et tilfredsstillende flyvesikkerhedsniveau i lufttrafiktjenesterne prioriteres højest (flyvesikkerhedsprioritering)

— sikrer, at det væsentligste flyvesikkerhedsmål under udøvelse af lufttrafiktjeneste er, i så stor udtrækning, som det er praktisk muligt, at reducere risikoen for at lufttrafiktjenester bidrager til et flyvehavari (flyvesikkerhedsmål).

3.1.2. *Krav til opnåelse af flyvesikkerhed*

Som led i driften af SMS'et skal en lufttrafiktjenesteudøver:

— sikre, at personalet er tilstrækkeligt uddannet og kompetent til det arbejde, det skal udføre, og desuden har den behørige tilladelse dertil, hvis en sådan kræves, og opfylder de relevante helbredskrav (kompetence)

— påse, at der er udpeget en flyvesikkerhedsstyringsfunktion med organisatorisk ansvar for flyvesikkerhedsstyringssystemets udvikling og vedligeholdelse; påse, at denne ansvarsfunktion er uafhængig af det normale ledelseshierarki og ansvarlig direkte over for det højeste organisatoriske niveau (hvis der er tale om små virksomheder, hvor ansvarlighedsdelingen kan forhindre tilstrækkelig uafhængighed, suppleres ordningerne for sikring af flyvesikkerheden dog med yderligere uafhængige midler), og påse, at lufttrafiktjenesteudøverens højeste ledelsesniveau tager direkte del i varetagelsen af flyvesikkerhedsstyringen (flyvesikkerhedsstyringsansvar)

— påse, at der overalt, hvor det er praktisk gennemførligt, udledes kvantitative flyvesikkerhedsniveauer, som vedligeholdes for alle funktionssystemer (kvantitative flyvesikkerhedsniveauer)

— påse, at SMS'et dokumenteres systematisk og på en måde, der sikrer en klar sammenkædning til virksomhedens flyvesikkerhedspolitik (SMS-dokumentation)

— sikre, at sikkerheden af de eksternt ydede tjenester og forsyninger er tilstrækkelig og tilfredsstillende i forhold til deres flyvesikkerhedsmæssige betydning under udøvelsen af lufttrafiktjenester (eksterne tjenester og forsyninger)

— påse, at risikovurdering og -reduktion udføres på et passende niveau, som sikrer, at der tages behørigt hensyn til alle aspekter af lufttrafiktjenesteudøvelsen (risikovurdering og -reduktion). Hvad angår ændringer af ATM-funktionssystemet, finder bestemmelserne i del 3.2 i dette bilag anvendelse

— påse, at operationelle eller tekniske ATM-hændelser, der vurderes at have væsentlig sikkerhedsmæssig betydning, straks undersøges, og at der træffes alle nødvendige foranstaltninger til afhjælpning (flyvesikkerhedsmæssige hændelser). Desuden skal det påvises, at lufttrafiktjenesteudøveren har opfyldt kravene om rapportering og vurdering af flyvesikkerhedsmæssige hændelser i overensstemmelse med gældende national ret og fællesskabsret.

▼B

3.1.3. *Krav til sikring af flyvesikkerhed*

Som led i driften af SMS'et skal en lufttrafiktjenesteudøver påse, at:

— der rutinemæssigt foretages flyvesikkerhedsundersøgelser med henblik på om fornødent at anbefale forbedringer, give ledelsen vished for flyvesikkerheden på dennes område, og bekræfte, at de relevante dele af SMS'et overholdes (flyvesikkerhedsundersøgelser)

— der eksisterer metoder til at identificere ændringer af funktionssystemer eller driftsforhold, som kan tyde på, at et givet element er ved at nå et punkt, hvor acceptable sikkerhedsstandarder ikke længere kan opfyldes, og til sikring af, at der træffes foranstaltninger til afhjælpning (flyvesikkerhedsovervågning)

— flyvesikkerhedsregistreringer til stadighed vedligeholdes som led i driften af SMS'et som grundlag for sikring af flyvesikkerhed for alle, der har tilknytning til eller er ansvarlige for eller afhængige af de ydede tjenester, og for den nationale tilsynsmyndighed (flyvesikkerhedsregistreringer).

3.1.4. *Krav til flyvesikkerhedsfremmende foranstaltninger*

Som led i driften af SMS'et skal en lufttrafiktjenesteudøver påse, at:

— alle medarbejdere er opmærksomme på de potentielle flyvesikkerhedsmæssige farer, der knytter sig til deres arbejdsopgaver (flyvesikkerhedsbevidsthed)

— viden, der udspringer af undersøgelser af flyvesikkerhedshændelser og andre flyvesikkerhedsmæssige aktiviteter, videreformidles inden for virksomheden på ledelses- og driftsniveau (videreformidling af erfaringer)

— alle medarbejdere aktivt opfordres til at foreslå løsninger på, hvordan identificerede farer kan håndteres, og at der foretages ændringer for at forbedre flyvesikkerheden, hvor det synes nødvendigt (forbedring af flyvesikkerheden).

3.2. **Flyvesikkerhedsmæssige krav til risikovurdering og -reduktion ved ændringer**

3.2.1. *Afdeling 1*

Som led i driften af SMS'et skal en lufttrafiktjenesteudøver påse, at der gøres en systematisk indsats for at identificere farer og udføre risikovurdering og -reduktion i forbindelse med alle ændringer af de dele af ATM-funktionssystemet og dets understøttende ordninger, der er under udøverens ledelsesmæssige kontrol, på en måde, som omfatter:

a) hele den operative periode for den pågældende komponent i ATM-funktionssystemet fra den indledende planlægning og specifikation, gennem dens efterfølgende operationelle anvendelse og vedligeholdelse til dens operative udfasning

b) ATM-funktionssystemets luftbårne, jordplacerede og i påkommende tilfælde rumbaserede komponenter i samarbejde med de ansvarlige parter

c) ATM-funktionssystemets udstyr, procedurer og menneskelige ressourcer, samspillet mellem disse elementer indbyrdes og mellem den pågældende komponent og resten af ATM-funktionssystemet.

▼B

3.2.2. *Afdeling 2*

Fareidentifikation, risikovurdering og risikoreduktion skal omfatte:

a) en fastlæggelse af den pågældende komponents omfang, afgrænsning og grænseflader, samt af dens funktioner og tilsigtede operationelle miljø

b) en fastlæggelse af de sikkerhedsmæssige mål, der skal gælde for den pågældende komponent, herunder:

— en identifikation af lufttrafikstyringsrelaterede sandsynlige fare- og fejlbetingelser og de kombinerede virkninger deraf

— en vurdering af den virkning, de kan have på et luftfartøjs flyvesikkerhed, og en vurdering af de pågældende virkningers alvorlighed ved hjælp af alvorsklassifikationsskemaet i afdeling 4

— en fastlæggelse af deres tolerabilitet udtrykt i den maksimale sandsynlighed for, at faren optræder, idet dette afledes af alvorlighedsgraden og af den maksimale sandsynlighed for, at farens virkninger optræder, i overensstemmelse med, hvad der er angivet i afdeling 4

c) i påkommende tilfælde en udledning af en risikoreduktionsstrategi, som:

— fastlægger de modforanstaltninger, der skal træffes for at beskytte mod de risikobærende farer

— om nødvendigt omfatter udvikling af sikkerhedsmæssige krav, som potentielt vedrører den pågældende komponent, andre dele af ATM-funktionssystemet eller operationelle miljø

— viser, at den er gennemførlig, og at den virker

d) en verifikation af, at alle fastlagte sikkerhedsmæssige mål og krav er opfyldt

— før ændringen gennemføres

— under alle overgangsstadier til operationel tjeneste

— under hele den operationelle levetid

— under alle overgangsstadier til operationel udfasning.

3.2.3. *Afdeling 3*

Resultaterne, de tilknyttede begrundelser og bevismaterialet fra risikovurdering og-reduktion, herunder fareidentifikation, skal samles og dokumenteres på en måde, som sikrer, at:

— der foreligger fuldstændigt bevis til påvisning af, at sikkerhedsniveauet for den pågældende komponent og det samlede ATM-funktionssystem er og vil forblive tolerabelt, idet de opfylder de samlede flyvesikkerhedsmål og -krav. Dette omfatter i påkommende tilfælde specifikationer af alle forudsigelses-, overvågnings- eller undersøgelsesmetoder, der benyttes

— alle sikkerhedsmæssige krav til gennemførelsen af en ændring kan føres til den forventede operation eller funktion.

▼B

3.2.4. *Afdeling 4*

Fareidentifikation og alvorsvurdering

Der skal foretages en systematisk fareidentifikation. Alvorlighedsgraden af virkningerne af farer i et givet operationelt miljø bestemmes ved hjælp af nedenstående klassifikationsskema, idet alvorligheden klassificeres i henhold til et specifikt argument, som viser farernes mest sandsynlige virkning under de værst tænkelige forhold.

Alvorlighedsgrad	Virkning på drift
1 [Alvorligst]	Havari ([1])
2	Alvorlig hændelse ([1])
3	Større hændelse under anvendelse af et luftfartøj, hvor luftfartøjets sikkerhed kan være blevet bragt i fare, og det var tæt på at kollidere med et andet luftfartøj, eller med terræn eller hindringer.
4	Betydningsfuld hændelse, som omfattede omstændigheder, der tyder på, at der kunne være sket et havari eller en alvorlig eller omfattende hændelse, hvis risikoen ikke var blevet styret inden for sikkerhedsmargenerne, eller hvis der havde været et andet luftfartøj i nærheden.
5 [Mindst alvorligt]	Ingen umiddelbar indflydelse på sikkerheden.

([1]) Som defineret i Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart (EFT L 319 af 12.12.1994, s. 14).

For at aflede en fares virkning på driftstilstanden og fastslå dens alvorlighedsgrad skal den systematiske fremgangsmåde/proces omfatte farers virkning på ATM-funktionssystemets forskellige dele såsom flyvebesætning, flyveledere, luftfartøjets funktionsmuligheder, funktionsmulighederne for jordplacerede dele af ATM-funktionssystemet og mulighederne for at udøve sikre lufttrafiktjenester.

Risikoklassifikationsskema

Der skal udarbejdes risikobaserede sikkerhedsmæssige mål udtrykt ved den højeste sandsynlighed for, at faren bliver virkelighed, afledt både af, hvor alvorlig dens virkning er, og af hvor stor den maksimale sandsynlighed er for, at dens virkning vil optræde.

Som et nødvendigt supplement til påvisningen af, at de fastlagte kvantitative mål er nået, skal der anlægges yderligere flyvesikkerhedsstyringsmæssige overvejelser for at tilføre ATM-systemet en højere grad af sikkerhed, når dette er rimeligt.

▼M2

3.2.5. *Afdeling 5*

Softwaresikringssystem

Inden for rammerne af flyvesikkerhedsstyringssystemet indfører luftfartstjenesteudøvere et softwaresikringssystem i overensstemmelse med Kommissionens forordning (EF) nr. 482/2008 af 30. maj 2008 om etablering af et softwaresikringssystem, der skal indføres af luftfartstjenesteudøvere, og om ændring af bilag II til forordning (EF) nr. 2096/2005 ([1]).

▼B

3.3. **Flyvesikkerhedsmæssige krav til teknisk personale, som udfører operative flyvesikkerhedsrelaterede opgaver**

En lufttrafiktjenesteudøver skal påse, at det tekniske personale, herunder underkontraherede driftsorganisationers personale, der driver og vedligeholder ATM-udstyr, som er godkendt til operationel brug, har og vedligeholder tilstrækkelig viden om og forståelse af de tjenester, som det understøtter, af den faktiske og potentielle indvirkning deres arbejde har på de pågældende tjenesters sikkerhed, og af de arbejdsbegrænsninger, som skal finde anvendelse.

Lufttrafiktjenesteudøveren skal dokumentere, at det personale, der medvirker ved sikkerhedsrelaterede opgaver, herunder underkontraherede driftsorganisationers personale, har den nødvendige kompetence; at vagtordningerne tilrettelægges så tjenesten er sikret tilstrækkelig kapacitet og kontinuitet; desuden skal der være dokumentation for planer og politik for personalets kompetenceudvikling, uddannelsespolitik, uddannelsesplaner og -opgørelser samt ordninger for tilsyn med ikke-kvalificeret personale. Udøveren skal have procedurer til brug i tilfælde, hvor der kan rejses tvivl om personalets fysiske eller mentale helbred.

En lufttrafiktjenesteudøver skal føre et register over det personale, der er inddraget i sikkerhedsrelaterede opgaver, med angivelse af dets antal, status og placering. I registeret:

a) udpeges de ansvarlige ledere inden for flyvesikkerhedsrelaterede funktioner

b) opgøres det tekniske personales og driftspersonalets relevante kvalifikationer set i forhold til færdigheds- og kompetencekravene

c) specificeres de steder og opgaver, hvortil det tekniske personale og driftspersonalet er henført, herunder eventuelle vagtordninger.

▼M3

4. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

En lufttrafiktjenesteudøver skal kunne påvise, at den pågældendes arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i følgende bilag til konventionen angående international civil luftfart, for så vidt de er relevante for udøvelsen af lufttrafiktjenester i det berørte luftrum:

a) bilag 2 vedrørende lufttrafikregler (10. udgave, juli 2005, inkl. alle ændringer indtil nr. 40)

b) bilag 10 vedrørende aeronautisk telekommunikation, bind II angående kommunikationsprocedurer, herunder procedurer med PANS-status (6. udgave, oktober 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)

c) bilag 11 vedrørende lufttrafiktjenester (13. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 45).

([1]) EUT L 141 af 31.5.2008, s. 5.

▼B

BILAG III

SÆRLIGE KRAV TIL UDØVELSE AF METEOROLOGISKE TJENESTER

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

En udøver af meteorologiske tjenester skal påse, at nedenstående brugere får de meteorologiske oplysninger, der er nødvendige for, at de kan udføre deres funktioner, i en brugervenlig form:

— operatører og flyvebesætningsmedlemmer til planlægning før og under flyvningen

— lufttrafiktjenesteudøvere og flyveinformationstjenester

— eftersøgnings- og redningsenheder

— lufthavne.

En udøver af meteorologiske tjenester skal bekræfte det opnåelige nøjagtighedsniveau for de oplysninger, der videregives med henblik på drift, herunder kilden til disse oplysninger, samtidig med at det sikres, at de afgives rettidigt og om fornødent ajourføres.

▼M3

2. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

En udøver af meteorologiske tjenester skal kunne påvise, at den pågældendes arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i følgende bilag til konventionen angående international civil luftfart, for så vidt de er relevante for udøvelse af meteorologisk tjeneste i det berørte luftrum:

a) bilag 3 vedrørende meteorologiske tjenester til international luftfart (16. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer indtil nr. 74)

b) bilag 11 vedrørende lufttrafiktjenester (13. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 45)

c) bilag 14 vedrørende flyvepladser i følgende udgaver:

i) bind I vedrørende udformning og drift af flyvepladser (4. udgave, juli 2004, inkl. alle ændringer indtil nr. 9)

ii) bind II vedrørende helikopterflyvepladser (2. udgave, juli 1995, inkl. alle ændringer indtil nr. 3).

▼B

BILAG IV

SÆRLIGE KRAV TIL UDØVELSE AF LUFTFARTSINFORMATIONSTJENESTER

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

En udøver af luftfartsinformationstjenester skal påse, at der står information og data til rådighed til drift i en form, der er passende for:

— flyvepersonale, herunder flyvebesætning, samt flyveplanlægning, flystyringsystemer (flight management systems) og flyvesimulatorer

— lufttrafiktjenesteudøvere, der er ansvarlige for flyveinformationstjenester, flyvepladsflyveinformationstjenester og videregivelse af informationer forud for flyvning.

En udøver af luftfartsinformationstjenester skal sikre dataenes integritet og bekræfte nøjagtighedsniveauet for de oplysninger, der videregives med henblik på drift, herunder kilden til disse oplysninger, før de videregives.

▼M3

2. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

En udøver af luftfartsinformationstjenester skal kunne påvise, at den pågældendes arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i følgende bilag til konventionen angående international civil luftfart, for så vidt de er relevante for udøvelsen af luftfartsinformationstjenester i det berørte luftrum:

a) bilag 3 vedrørende meteorologiske tjenester til international luftfart (16. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer indtil nr. 74)

b) bilag 4 vedrørende aeronautiske kort (10. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 54)

c) bilag 15 vedrørende luftfartsinformationstjenester (12. udgave, juli 2004, inkl. alle ændringer indtil nr. 34).

▼B

BILAG V

SÆRLIGE KRAV TIL UDØVELSE AF KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- ELLER OVERVÅGNINGSTJENESTER

1. TEKNISK OG OPERATIV KOMPETENCE OG KAPACITET

En udøver af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal sikre sine tjenesters disponibilitet, kontinuitet, nøjagtighed og integritet.

En udøver af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal bekræfte kvalitetsniveauet for de tjenester, den udøver, og påvise, at dens udstyr regelmæssigt vedligeholdes og om fornødent kalibreres.

2. SIKRE TJENESTER

En udøver af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal opfylde kravene i bilag II, del 3, vedrørende sikre tjenester.

▼M3

3. ARBEJDSMETODER OG DRIFTSPROCEDURER

En udøver af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester skal kunne påvise, at den pågældendes arbejdsmetoder og driftsprocedurer er i overensstemmelse med standarderne i bilag 10 vedrørende aeronautisk telekommunikation til konventionen angående international civil luftfart i følgende udgaver, for så vidt de er relevante for udøvelsen af kommunikations-, navigations- eller overvågningstjenester i det berørte luftrum:

a) bind I vedrørende radionavigationshjælpemidler (6. udgave, juli 2006, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)

b) bind II vedrørende kommunikationsprocedurer, herunder procedurer med PANS-status (6. udgave, oktober 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)

c) bind III vedrørende kommunikationssystemer (2. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)

d) bind IV vedrørende overvågningsradar og antikollisionssystemer (4. udgave, juli 2007, inkl. alle ændringer indtil nr. 82)

e) bind V vedrørende udnyttelse af luftfartsradiofrekvensspektret (2. udgave, juli 2001, inkl. alle ændringer indtil nr. 82).