Detta dokument är endast avsett som dokumentationshjälpmedel och institutionerna ansvarar inte för innehållet

►B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2096/2005

av den 20 december 2005

om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

(Text av betydelse för EES)

(EUT L 335, 21.12.2005, s. 13)

Ändrad genom:

		Officiella tidningen		
		nr	sida	datum
►M1	Kommissionens förordning (EG) nr 1315/2007 av den 8 november 2007	L 291	16	9.11.2007
►M2	Kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008	L 141	5	31.5.2008
►M3	Kommissionens förordning (EG) nr 668/2008 av den 15 juli 2008	L 188	5	16.7.2008
►M4	Kommissionens förordning (EU) nr 691/2010 av den 29 juli 2010	L 201	1	3.8.2010

▼B

KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EG) nr 2096/2005

av den 20 december 2005

om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (”förordning om tillhandahållande av tjänster”) ([1]), särskilt artiklarna 4 och 6, och

av följande skäl:

(1) Enligt förordning (EG) nr 550/2004 skall kommissionen fastställa gemensamma krav för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster i gemenskapen. Bästa metoden för detta är en direkt tillämplig förordning.

(2) Tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom gemenskapen bör certifieras av medlemsstaterna. Leverantörer av flygtrafiktjänster som uppfyller de gemensamma kraven bör sålunda tilldelas ett certifikat i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 550/2004. De leverantörer av flygtrafiktjänster som får bedriva sin verksamhet utan certifiering bör sträva efter att i möjligaste mån uppfylla de gemensamma kraven i den mån deras rättsliga ställning medger det.

(3) Av artikel 13 i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (”ramförordning”) ([2]) framgår att tillämpningen av de gemensamma krav som skall fastställas i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 550/2004 inte får påverka medlemsstaternas överhöghet över luftrummen eller medlemsstaternas bestämmelser om allmän ordning och säkerhet eller försvarsfrågor. De gemensamma kraven bör inte heller omfattar militära operationer eller militär träning som faller inom tillämpningsområdet för artikel 1.2 i förordning (EG) nr 549/2004.

(4) Vid fastställandet av de gemensamma kraven för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster bör den rättsliga ställning som leverantörerna av flygtrafiktjänster har i medlemsstaterna beaktas. Vidare bör annan verksamhet som en organisation bedriver vid sidan av tillhandahållandet av flygtrafiktjänster, eller resurser som används för annat än tillhandahållande av flygtrafiktjänster, omfattas av de gemensamma krav som skall fastställas i enlighet med artikel 6 i förordning (EG) nr 550/2004 bara om det anges särskilt.

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

▼B

(5) De gemensamma kraven bör tillämpas på leverantörerna av flygtrafiktjänster proportionellt mot de risker som hänger samman med den tillhandahållna tjänstens särdrag, t.ex. antal hanterade rörelser och rörelsetyp. Leverantörer av flygtrafiktjänster som inte vill erbjuda gränsöverskridande flygtrafiktjänster – och som därigenom avstår från rätten till ömsesidigt erkännande för hela det gemensamma europeiska luftrummet – bör av den nationella tillsynsmyndigheten kunna tillåtas att på ett proportionellt sätt endast uppfylla vissa generella krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster och vissa särskilda krav för tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster. Sådana certifikat bör alltså förses med villkor som avspeglar undantagets natur och omfattning.

(6) I syfte att främja ett korrekt certifieringsförfarande bör varje medlemsstats årsrapport till kommissionen innehålla all information av betydelse om de undantag som den nationella tillsynsmyndigheten har godkänt.

(7) Olika krav kan gälla för olika typer av flygtrafiktjänster. De gemensamma kraven måste därför anpassas till respektive tjänstetyps särdrag.

(8) Leverantören av flygtrafiktjänster bör vara skyldig att under certifikatets hela giltighetstid kunna visa att den uppfyller kraven i fråga om samtliga tjänster som omfattas av certifikatet.

(9) I syfte att säkra en korrekt tillämpning av de gemensamma kraven bör ett system inrättas för regelbunden övervakning och inspektion av att de gemensamma kraven och de villkor som anges i certifikaten är uppfyllda. Den nationella tillsynsmyndigheten bör utreda leverantörens lämplighet innan certifikatet utfärdas, och bör sedan varje år utvärdera hur de certifierade leverantörerna av flygtrafiktjänster uppfyller kraven. Myndigheten bör i detta syfte skapa och årligen uppdatera ett vägledande inspektionsprogram som omfattar alla leverantörer som myndigheten har certifierat, grundat på en riskbedömning. Programmet bör vara utformat så att alla delar av betydelse av leverantören av flygtrafiktjänster kan inspekteras inom en rimlig tid. När den nationella tillsynsmyndigheten bedömer hur utnämnda leverantörer av flygtrafikledningstjänster och flygvädertjänst uppfyller kraven bör den ha rätt att kontrollera relevanta krav som följer av den berörda medlemsstatens internationella förpliktelser.

▼B

(10) Expertgranskningar av de nationella tillsynsmyndigheterna bör främja enhetlighet i övervakningen av leverantörer av flygtrafiktjänster i gemenskapen. Sådana granskningar, som bör arrangeras av kommissionen i samarbete med medlemsstaterna, bör samordnas med de åtgärder som vidtas inom ramen för Eurocontrols program för bevakning och bistånd vid genomförande av flygsäkerhetskrav (ESARR *Implementation Monitoring and Support programme*, ESIMS) och Internationella civila luftfartsorganisationens (ICAO) allmänna program om tillsyn i säkerhetshänseende (*Universal Safety Oversight Audit Programme*, USOAP). På detta sätt undviks dubbelarbete. I syfte att medge utbyte av erfarenheter och kunskaper om framgångsrika metoder under granskningen bör de nationella experter som deltar helst komma från nationella tillsynsmyndigheter eller erkända organisationer.

(11) Eurocontrol har tagit fram ett antal flygsäkerhetskrav (ESARR, *Eurocontrol Safety Regulatory Requirements*), som är av största betydelse för ett säkert tillhandahållande av flygtrafikledningstjänster. Kommissionen bör i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 kartlägga och anta relevanta bestämmelser i ESARR 3 om säkerhetsledningssystem för leverantörer av flygledningstjänster (ATM), ESARR 4 om riskbedömning och riskreducering i samband med flygledningstjänster och ESARR 5 om flygledningstjänstspersonal, med krav för teknisk personal med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet. Kommissionen har i enlighet med artikel 5 i förordning (EG) nr 550/2004 lagt fram ett förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ett europeiskt flygledarcertifikat ([1]), som omfattar de krav i ESARR 5 som avser flygledare. De bestämmelserna bör alltså inte upprepas i den här förordningen. Det bör dock införas bestämmelser om att nationella tillsynsmyndigheter skall kontrollera att personalen hos leverantörer av flygtrafikledningstjänster, särskilt flygledare, vid behov har tillbörliga licenser.

(12) Det är på samma sätt inte lämpligt att upprepa bestämmelserna i ESARR 2 om rapportering och utvärdering av säkerhetshändelser i samband med flygledningstjänster som omfattas av rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart ([2]) och i Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart ([3]). Det bör dock införas nya bestämmelser om säkerhetshändelser som innebär att nationella tillsynsmyndigheter skall kontrollera att leverantörer av flygtrafikledningstjänster och också leverantörer av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster uppfyller de arrangemang som krävs för rapportering och utvärdering av sådana händelser. De relevanta bestämmelserna i ESARR 1 om tillsyn i säkerhetshänseende i samband med flygledningstjänster och ESARR 6 om programvara i flygledningstjänstsystem bör kartläggas och antas genom separata gemenskapsrättsakter.

([1]) KOM(2004) 473 (ännu ej offentliggjort i EUT).
([2]) EGT L 319, 12.12.1994, s. 14.
([3]) EUT L 167, 4.7.2003, s. 23.

▼B

(13) Det bör särskilt noteras, för det första att säkerhetsledning är den funktion som vid utövandet av flygtrafikledningstjänster garanterar att alla säkerhetsrisker har kartlagts, utretts och reducerats på ett tillfredsställande sätt, och för det andra att en formell och systematisk säkerhetsledning maximerar säkerhetsfördelarna på ett synligt och spårbart sätt. Kommissionen bör uppdatera och ytterligare precisera säkerhetskraven för flygtrafiktjänster för att garantera högsta möjliga säkerhetsnivå utan att det påverkar den roll som i framtiden kan bli aktuell för Europeiska byrån för luftfartssäkerhet.

(14) Den verksamhet som leverantörerna av flygtrafiktjänster bedriver bör uppfylla tillämpliga ICAO-normer. För att underlätta tillhandahållande av tjänster över gränserna bör medlemsstaterna och kommissionen i nära samarbete med Eurocontrol arbeta för att minimera de skillnader som medlemsstaterna har anmält i fråga om tillämpningen av ICAO-normer på området för flygtrafiktjänster i syfte att uppnå gemensamma normer för medlemsstaterna i det gemensamma europeiska luftrummet särskilt i syfte att utarbeta gemensamma trafikregler för luftfarten.

(15) Olikheter i ländernas skadeståndsbestämmelser bör inte hindra leverantörer av flygtrafiktjänster från att träffa avtal om tillhandahållande av tjänster över gränserna när leverantörerna väl har vidtagit åtgärder för att täcka kostnader för skadeståndsskyldighet som uppstår i enlighet med tillämplig rätt. Den använda metoden bör följa de krav som uppställs i nationell rätt. Medlemsstater som tillåter tillhandahållande av flygtrafiktjänster utan certifikat i hela eller delar av dess luftrum i enlighet med förordning (EG) nr 550/2004 bör täcka dessa leverantörers skadeståndsansvar.

(16) Medan det i ESARR 4 anges en högsta tolerabel sannolikhet för att flygledningstjänst direkt skall bidra till ett haveri inom det område som omfattas av Europeiska civila luftfartskonferensen (*European Civil Aviation Conference*, ECAC), så har högsta tolerabla sannolikhet för alla allvarlighetsgrader ännu inte fastställts. Medlemsstaterna och kommissionen bör tillsammans med Eurocontrol komplettera och uppdatera sannolikheterna och ta fram mekanismer för tillämpning av dem under olika förhållanden.

(17) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för det gemensamma luftrummet, inrättad genom artikel 5 i förordning (EG) nr 549/2004.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

▼B

Artikel 1

Syfte och räckvidd

Denna förordning innehåller gemensamma krav för tillhandahållande av flygtrafiktjänster. Endast om detta anges särskilt i bilaga I eller II gäller kraven

a) annan verksamhet än en leverantörs tillhandahållande av flygtrafiktjänster, eller

b) resurser som används för annat än tillhandahållande av flygtrafiktjänster.

Genom förordningen anges och fastställs de bindande föreskrifter i följande av Eurocontrols flygsäkerhetskrav (ESARR, *Eurocontrol Safety Regulatory Requirements*) som har betydelse för certifiering av leverantörer av flygtrafiktjänster:

a) ESARR 3 om säkerhetsledningssystem för leverantörer av flygledningstjänster (ATM), utfärdad den 17 juli 2000.

b) ESARR 4 om riskbedömning och riskreducering i samband med flygledningstjänster, utfärdad den 5 april 2001.

c) ESARR 5 om flygledningstjänstspersonal, med krav för teknisk personal med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet, utfärdad den 11 april 2002.

Artikel 2

Definitioner

1. Vid tillämpningen av denna förordning gäller de definitioner som fastställs i förordning (EG) nr 549/2004.

2. Utöver de definitioner som avses i punkt 1 används följande beteckningar med de betydelser som här anges:

a) *bruksflyg:* verksamhet med luftfartyg där luftfartyget används för särskilda uppgifter, t.ex. jordbruksflyg, bygg- eller anläggningsarbete, fotoflyg, lantmäteri, övervakning eller patrullering, flygräddningstjänst eller reklamflygning.

b) *kommersiell flygtransport:* verksamhet med luftfartyg som avser transport av passagerare, gods eller post mot ersättning.

c) *funktionssystem:* en kombination av system, förfaranden och personal som satts samman för att sköta en funktion inom flygledningstjänsten.

d) *allmänflyg:* varje annat civilt framförande av ett luftfartyg mot ersättning än kommersiell flygtransport och bruksflyg.

e) *nationell tillsynsmyndighet:* ett organ som en medlemsstat har utsett till eller inrättat som nationell tillsynsmyndighet i enlighet med artikel 4 i förordning (EG) nr 549/2004.

f) *riskkälla:* ett förhållande eller en händelse eller omständighet som kan ge upphov till ett haveri.

▼B

g) *driftsorganisation:* en organisation som ansvarar för tillhandahållandet av tekniska tjänster till stöd för flygtrafikledningens-, kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster.

h) *risk:* kombinationen av den övergripande sannolikheten för eller frekvensen av en skadlig konsekvens som orsakas av en riskkälla, och konsekvensens allvarlighet.

i) *säkerhetsförsäkran:* de planerade och systematiska åtgärder som krävs för att skapa en tillräcklig visshet om att en produkt, tjänst, organisation eller ett funktionssystem har en godtagbar eller tolerabel säkerhet.

j) *säkerhetsmål:* en kvalitativ eller kvantitativ angivelse av maximal frekvens eller sannolikhet för att en riskkälla kan förväntas uppstå.

k) *säkerhetskrav:* ett sätt att reducera risk, fastställt i syfte att uppnå ett visst säkerhetsmål inom en riskreduceringsstrategi, inbegripet krav som rör organisation, drift, form, funktion, resultat, driftskompatibilitet eller miljöegenskaper.

l) *tjänster:* en flygtrafiktjänst eller ett paket av flygtrafiktjänster.

3. *Leverantör av flygtrafiktjänster* skall anses omfatta en organisation som har ansökt om ett certifikat för tillhandahållande av sådana tjänster.

Artikel 3

Beviljande av certifikat

1. För att kunna få ett certifikat för tillhandahållande av flygtrafiktjänster skall en leverantör av sådana tjänster uppfylla de generella kraven i bilaga I och de särskilda kraven enligt bilagorna II–V till denna förordning med hänsyn till de typer av tjänster leverantören tillhandahåller, om inte annat följer av undantagen enligt artikel 4; detta påverkar dock inte tillämpningen av artikel 7.5 i förordning (EG) nr 550/2004.

2. Den nationella tillsynsmyndigheten skall kontrollera att en leverantör av flygtrafiktjänster uppfyller de gemensamma kraven innan den utfärdar ett certifikat till leverantören.

3. En leverantör av flygtrafiktjänster skall uppfylla de gemensamma kraven senast när certifikatet utfärdas i enlighet med artikel 7 i förordning (EG) nr 550/2004.

▼B

Artikel 4

Undantag

1. Utan hinder av artikel 3.1 kan vissa leverantörer av flygtrafiktjänster välja att avstå från att tillhandahålla gränsöverskridande flygtrafiktjänster och från rätten till ömsesidigt erkännande för hela det gemensamma europeiska luftrummet.

De kan i stället ansöka om ett certifikat för enbart det luftrum som hör under den medlemsstat som avses i artikel 7.2 i förordning (EG) nr 550/2004.

En leverantör av flygtrafikledningstjänster som ansöker om ett sådant certifikat får endast erbjuda tjänster inom följande kategorier:

a) Allmänflyg.

b) Bruksflyg.

c) Kommersiell flygtransport med luftfartyg med en godkänd startmassa som inte överstiger 10 ton eller med färre än 20 passagerarsäten.

d) Kommersiell flygtransport med färre än 10 000 rörelser per år, oavsett luftfartygets godkända startmassa och antal passagerarsäten, varvid ”rörelser” skall räknas som summan av starter och landningar per år och beräknas som ett genomsnitt under de tre senaste åren.

En leverantör av flygtrafiktjänster, som inte är leverantör av flygtrafikledningstjänster, som ansöker om ett sådant certifikat skall ha en årsomsättning brutto på högst 1 000 000 euro i fråga om de tjänster som leverantören tillhandahåller eller planerar att tillhandahålla.

Om en leverantör av flygtrafiktjänster av objektiva, praktiska skäl inte kan visa att kraven är uppfyllda, får den nationella tillsynsmyndigheten godta liknande siffror eller prognoser i fråga om de tak som anges i tredje och fjärde styckena.

Ansökan skall lämnas till den nationella tillsynsmyndigheten och åtföljas av handlingar som visar att de relevanta kraven är uppfyllda.

2. Om sökanden uppfyller kraven i punkt 1 får den nationella tillsynsmyndigheten bevilja särskilda undantag proportionellt mot sökandens bidrag till flygledningen i medlemsstatens luftrum.

Sådana undantag får endast avse kraven i bilaga I, dock inte följande krav:

a) Del 1. Teknisk kompetens och driftskapacitet.

b) Del 3.1 Säkerhetsledning.

c) Del 5. Mänskliga resurser.

d) Del 8.1 Tillhandahållandet skall ske på ett öppet sätt.

▼B

3. Utöver de undantag som anges i punkt 2 kan en nationell tillsynsmyndighet bevilja undantag till sökande som tillhandahåller flyginformationstjänst för flygplats regelbundet på högst en flygplats med högst ett arbetsställe. Sådana undantag skall beviljas proportionellt mot sökandens bidrag till flygledningen i medlemsstatens luftrum.

Sådana undantag får endast avse följande krav i bilaga II.3:

a) Säkerhetsledningsansvar och externa tjänster och leveranser (enligt del 3.1.2).

b) Säkerhetsgranskning (enligt del 3.1.3).

c) Säkerhetskrav för riskbedömning och riskreducering vid förändringar (del 3.2).

4. Undantag får inte beviljas i fråga om de krav som anges i bilagorna III–V.

5. I överensstämmelse med bilaga II till förordning (EG) nr 550/2004 skall den nationella tillsynsmyndigheten

a) ange undantagets natur och omfattning i de villkor som har knutits till certifikatet genom att ange undantagets rättsliga grund,

b) begränsa certifikatets giltighetstid, och

c) kontrollera att leverantören av flygtrafiktjänster fortsätter att uppfylla de krav som ställs för att få undantaget i fråga.

Artikel 5

Bevis för att de gemensamma kraven följs

1. På den nationella tillsynsmyndighetens begäran skall leverantören av flygtrafiktjänster tillhandahålla alla uppgifter av betydelse för att visa att de gemensamma kraven är uppfyllda. Leverantören av flygtrafiktjänster får använda befintliga data fullt ut.

2. En certifierad leverantör av flygtrafiktjänster som tänker ändra sitt tillhandahållande av tjänster på ett sätt som kan leda till att de gemensamma kraven eller något till certifikatet knutet villkor inte längre uppfylls, skall underrätta den nationella tillsynsmyndigheten.

▼M1

_____

▼B

4. Om en certifierad leverantör av flygtrafiktjänster inte längre uppfyller de gemensamma kraven eller något till certifikatet knutet villkor skall den nationella tillsynsmyndigheten fatta ett beslut inom en månad. Beslutet skall ålägga leverantören av flygtrafiktjänster att vidta korrigerande åtgärder.

▼B

Leverantören av flygtrafiktjänster skall omedelbart underrättas om beslutet.

Den nationella tillsynsmyndigheten skall kontrollera att de korrigerande åtgärderna har vidtagits innan den underrättar leverantören av flygtrafiktjänster om sitt godkännande. Om den nationella tillsynsmyndigheten anser att åtgärderna inte har vidtagits på ett korrekt sätt inom utsatt tid skall den i enlighet med artikel 7.7 i förordning (EG) nr 550/2004 och artikel 9 i förordning (EG) nr 549/2004 vidta lämpliga åtgärder samtidigt som den ser till att tjänsterna upprätthålls.

Artikel 6

Leverantören skall underlätta kontroll

Enligt artikel 2.2 i förordning (EG) nr 550/2004 skall leverantörer av flygtrafiktjänster underlätta inspektioner och undersökningar som utförs av den nationella tillsynsmyndigheten eller på dess vägnar av någon av myndigheten godkänd organisation, vilket också inbegriper kontroller på plats och kontroller som sker utan förvarning.

De personer som utför kontrollen skall ha befogenhet att

a) undersöka alla relevanta handlingar, data, förfaranden och allt annat material som är av betydelse för tillhandahållandet av flygtrafiktjänster,

b) kopiera i sin helhet eller delvis dessa handlingar, data, förfaranden och annat material,

c) begära muntliga förklaringar på plats,

d) bereda sig tillträde till lokaler, områden eller transportmedel som kan vara av betydelse i ärendet.

Inspektionerna och undersökningarna skall göras i enlighet med lagstiftningen i den medlemsstat där de sker.

Artikel 7

Kontroll av att leverantören fortsätter att uppfylla kraven

Varje år skall den nationella tillsynsmyndigheten på grundval av tillgängliga uppgifter kontrollera att de leverantörer av flygtrafiktjänster som myndigheten har certifierat fortsätter att uppfylla kraven.

Den nationella tillsynsmyndigheten skall i detta syfte skapa och årligen uppdatera ett vägledande inspektionsprogram som omfattar alla leverantörer som myndigheten har certifierat, grundat på en riskbedömning av de olika moment som ingår i leverantörernas tjänster. Myndigheten skall, om det är lämpligt, rådgöra med berörda leverantörer av flygtrafiktjänster och andra berörda nationella tillsynsmyndigheter innan programmet fastställs.

I programmet skall även de planerade inspektionsintervallerna anges för respektive plats.

▼B

Artikel 8

Säkerhetsföreskrifter för teknisk personal

I fråga om flygtrafikledthings-, kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster skall den nationella tillsynsmyndigheten eller den myndighet medlemsstaten utsett för ändamålet

a) utfärda lämpliga säkerhetsföreskrifter för teknisk personal med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet,

b) säkerställa adekvat och lämplig tillsyn i säkerhetshänseende över teknisk personal som av en driftsorganisation har tilldelats arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet,

c) på rimliga grunder och efter vederbörlig utredning vidta lämpliga åtgärder gentemot driftsorganisationer eller teknisk personal från driftsorganisationer som inte uppfyller kraven i del 3.3 i bilaga II,

d) kontrollera att det finns lämpliga förfaranden för att se till att underleverantörer med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet uppfyller kraven i del 3.3 i bilaga II.

Artikel 9

Expertgranskning

1. Kommissionen skall i samarbete med medlemsstaterna organisera expertgranskningar av de nationella tillsynsmyndigheterna i enlighet med punkterna 2–6.

2. Granskningen skall göras av en grupp nationella experter. Varje grupp skall bestå av experter från minst tre medlemsstater. Experter får inte delta i granskningar i den medlemsstat där de har sin anställning. Kommissionen skall upprätta och upprätthålla en lista över de nationella experter som medlemsstaterna har utsett, och denna lista skall innehålla experter på alla de områden som omfattas av de gemensamma kraven i artikel 6 i förordning (EG) nr 550/2004.

3. Kommissionen skall underrätta den nationella tillsynsmyndighet som skall granskas och den berörda medlemsstaten minst tre månader före en expertgranskning om vilken dag och av vilka experter myndigheten skall granskas.

Medlemsstaten skall godkänna expertgruppen före granskningens början.

4. Expertgruppen skall senast tre månader efter granskningen upprätta och enas om en rapport, som får innehålla rekommendationer. Kommissionen skall kalla experterna och den nationella tillsynsmyndigheten till ett möte för att diskutera rapporten.

▼B

5. Kommissionen skall överlämna rapporten till den berörda medlemsstaten. Medlemsstaten får lägga fram synpunkter inom tre månader efter det att den mottagit rapporten. Synpunkterna skall ange vilka åtgärder som har eller skall vidtas med anledning av rapporten inom en viss angiven tid.

Rapporten och uppföljningen får inte offentliggöras utan medlemsstatens samtycke.

6. Kommissionen skall varje år informera medlemsstaterna inom ramen för kommittén för det gemensamma luftrummet om de viktigaste resultaten av granskningarna.

Artikel 10

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tredje dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

▼B

BILAGA I

GENERELLA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGTRAFIKTJÄNSTER

1. TEKNISK KOMPETENS OCH DRIFTSKAPACITET

En leverantör av flygtrafiktjänster skall kunna leverera tjänster på ett säkert, effektivt, kontinuerligt och hållbart sätt, och skall kunna tillgodose en rimligt stor sammanlagd efterfrågan för ett visst luftrum. Leverantören skall ha den tekniska förmåga, driftskapacitet och expertis som behövs för detta.

2. ORGANISATIONSSTRUKTUR OCH LEDNING

2.1 **Organisationsstruktur**

Den organisationsstruktur som en leverantör av flygtrafiktjänster har, skall vara uppbyggd och ledas på ett sätt som är lämpligt för ett säkert, effektivt och kontinuerligt tillhandahållande av tjänster.

Av organisationsstrukturen skall följande framgå:

a) Respektive befattningshavares behörighet, åligganden och ansvar, särskilt i fråga om chefspersoner med ansvar för säkerhet, kvalitet, luftfartsskydd, ekonomi och personal.

b) Hierarki och rapporteringsvägar mellan organisationens olika delar och i samband med organisationens olika förfaranden.

▼M4

2.2 **Ledning**

En leverantör av flygtrafiktjänst ska ha en verksamhetsplan för minst fem år. Planen ska innehålla följande:

a) De övergripande syftena och målen för leverantören av flygtrafiktjänst och dennes verksamhetsstrategi, vilka måste vara förenliga med leverantörens mera långsiktiga planer och med relevanta EU-krav i fråga om utbyggnad av infrastruktur eller annan teknik.

b) Lämpliga prestationsmål när det gäller säkerhet, kapacitet, miljö och kostnadseffektivitet enligt vad som är tillämpligt.

Informationen i punkterna a och b ska vara förenlig med den prestationsplan på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock som avses i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 och till den del som gäller säkerhetsdata förenlig med det SSP-program (State Safety Programme) som avses i Icaostandard 2.27.1 Annex 11 ändring 47B-A av den 20 juli 2009 enligt det som är tillämpligt.

En leverantör av flygtrafiktjänst ska lämna säkerhets- och affärsmotiveringar för större investeringsprojekt och där det är relevant även den uppskattade inverkan på de prestationsmål som avses i 2.2 b, och ska ange vilka investeringar som beror på de rättsliga kraven relaterade till införlivandet av Sesarprogrammet.

En leverantör av flygtrafiktjänst ska utarbeta en årsplan för det kommande året i vilken verksamhetsplanens punkter och eventuella ändringar av den ska beskrivas.

▼M4

Årsplanen ska innehålla följande uppgifter om tjänsternas kvalitet och nivån på tjänsterna (t.ex. förväntad kapacitetsnivå, säkerhet, miljö och kostnadseffektivitet enligt det som är tillämpligt):

a) Information om införande av ny infrastruktur eller annan utveckling, och hur detta kommer att bidra till förbättring av tjänsteleverantörens utförande, inklusive tjänsternas kvalitet och nivån på tjänsterna.

b) Utförandeindikatorer som är förenliga med den prestationsplan på nationell nivå eller nivån för funktionellt luftrumsblock som avses i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004 och mot vilka nivån på tjänsterna och tjänsternas kvalitet kan skäligen bedömas.

c) Information om åtgärder som har planerats för att minska de säkerhetsrisker som anges i tjänsteleverantörens säkerhetsplan, inklusive säkerhetsindikatorer för uppföljning av säkerhetsrisken och där det är lämpligt uppskattade kostnader för dessa åtgärder.

d) Tjänsteleverantörens förväntade ekonomiska ställning i ett kort perspektiv, och förändringar i eller konsekvenser för verksamhetsplanen.

Leverantören av flygtrafiktjänst ska på kommissionens begäran tillställa innehållet i verksamhetsplanen och årsplanens utförandedel enligt villkor som fastställs av den nationella tillsynsmyndigheten i enlighet med nationell rätt.

▼B

3. SÄKERHETS- OCH KVALITETSLEDNING

3.1 **Säkerhetsledning**

Leverantören av flygtrafiktjänster ansvarar för säkerheten i fråga om alla tjänster som tillhandahålls. Leverantören skall därvid skapa ett formellt gränssnitt gentemot alla berörda aktörer som direkt kan påverka säkerheten i leverantörens tjänster.

3.2 **Kvalitetsledningssystem**

Leverantören av flygtrafiktjänster skall senast två år efter det att denna förordning har trätt i kraft ha ett kvalitetsledningssystem som omfattar samtliga leverantörens flygtrafiktjänster. Systemet skall vara uppbyggt enligt följande principer:

a) Det skall formulera en kvalitetspolicy som har sin utgångspunkt i att användarnas behov skall uppfyllas i största möjliga utsträckning.

b) Det skall lägga fast ett kvalitetssäkringsprogram med förfaranden som verifierar att varje manöver i verksamheten görs i enlighet med alla krav, normer och rutiner.

c) Kvalitetssystemets funktion skall visas genom manualer och övervakningsdokumentation.

d) Det skall ange vilka företrädare för ledningen som skall bevaka att de förfaranden som har inrättats för att skapa säkra och effektiva driftsrutiner följs, och att rutinerna är tillräckliga.

e) Det skall granska kvalitetssystemet och vid behov vidta avhjälpande åtgärder.

▼B

Ett EN ISO 9001-certifikat som täcker leverantörens flygtrafiktjänster, utfärdat av en ackrediterad organisation, anses uppfylla de ovan uppställda kraven. Den nationella tillsynsmyndigheten skall, på begäran, få ta del av certifieringsunderlaget.

3.3 **Drifthandböcker**

En leverantör av flygtrafiktjänster skall se till att personalen har tillgång till uppdaterade drifthandböcker om tjänsternas utförande. Leverantören skall vidare se till att

a) drifthandböckerna innehåller alla instruktioner och all information som personalen behöver för att utföra sina arbetsuppgifter,

b) berörd personal har tillgång till de delar av drifthandböckerna som är av betydelse,

c) personalen informeras direkt när drifthandböckerna ändras i något avseende som berör deras arbetsuppgifter, både om ändringen i sig och när den skall träda i kraft.

4. LUFTFARTSSKYDD

En leverantör av flygtrafiktjänster skall ha ett skyddsledningssystem som skall säkerställa

a) skyddet av anläggningen och personalen för att förhindra att olagliga handlingar stör tillhandahållandet av tjänster,

b) skyddet mot obehörig åtkomst av de driftsrelaterade uppgifter som leverantören tar emot eller tar fram eller använder på annat sätt.

Skyddsledningssystemet skall formulera

a) procedurer för bedömning och reducering av skyddsrisker, övervakning och höjning av skyddet, skyddsöversyn och spridning av erfarenheter,

b) metoder för att upptäcka brister i skyddet och för att varsko personalen på lämpligt sätt,

c) metoder för att identifiera följden av brister i skyddet och för att identifiera motåtgärder i syfte att förhindra en upprepning.

Leverantören av flygtrafiktjänster skall se till att personalen i tillämpliga fall har genomgått erforderlig säkerhetsprövning, och skall i samordning med civila och militära myndigheter se till att anläggningen, personalen och uppgifterna är skyddade.

5. MÄNSKLIGA RESURSER

Den personal som en leverantör av flygtrafiktjänster har, skall ha de kvalifikationer som behövs för ett säkert, effektivt, kontinuerligt och hållbart tillhandahållande av tjänster. Leverantören skall också ha en anställnings- och utbildningspolicy för sin personal.

6. EKONOMI

6.1 **Ekonomisk och finansiell styrka**

En leverantör av flygtrafiktjänster skall ha förmåga att fullgöra sina ekonomiska åtaganden, t.ex. fasta och rörliga driftskostnader och investeringskostnader. Leverantören skall ha ett lämpligt redovisningssystem. Kapaciteten skall framgå av den årsplan som avses i del 2.2 och av balansräkningar och redovisningshandlingar enligt vad som är möjligt med hänsyn till leverantörens rättsliga ställning.

▼B

6.2 **Revision**

Leverantören av flygtrafiktjänster skall, i enlighet med artikel 12.2 i förordning (EG) nr 550/2004, visa att den regelbundet genomgår oberoende revision.

7. SKADESTÅNDSANSVAR OCH FÖRSÄKRINGSPLIKT

En leverantör av flygtrafiktjänster skall vidta åtgärder för att kunna täcka skadeståndsanspråk som följer av gällande rätt.

De använda åtgärderna skall vara lämpliga med hänsyn till de förluster och skador som kan komma i fråga, med beaktande av den rättsliga ställning som leverantören av flygtrafiktjänster har och det försäkringsskydd som står till buds i form av företagsförsäkring.

En leverantör av flygtrafiktjänster som anlitar andra leverantörer av flygtrafiktjänster skall se till att ansvarsfördelningen dem emellan framgår av avtalen.

8. TJÄNSTERNAS KVALITET

8.1 **Tillhandahållandet skall ske på ett öppet sätt**

En leverantör av flygtrafiktjänster skall tillhandahålla tjänsterna på ett öppet sätt. Villkoren för tillgång till tjänsterna skall offentliggöras, och det skall finnas ett fast remissförfarande för regelbundet samråd med dem som använder tjänsterna. Samråd skall hållas minst en gång om året, och kan ske individuellt eller kollektivt.

En leverantör av flygtrafiktjänster får inte diskriminera någon användare eller grupp av användare på grundval av nationalitet eller identitet i enlighet med tillämplig gemenskapsrätt.

8.2 **Avbrottsplaner**

Senast ett år efter certifieringen skall en leverantör av flygtrafiktjänster ha avbrottsplaner som omfattar samtliga tjänster som leverantören tillhandahåller. Planerna skall vara avsedda att klara händelser som leder till att leverantörens tjänster försämras kraftigt eller avbryts.

▼M4

9. RAPPORTERINGSKRAV

En leverantör av flygtrafiktjänst ska kunna lämna en årlig verksamhetsrapport till den relevanta nationella tillsynsmyndigheten. Rapporten ska visa det ekonomiska resultatet och verksamhetens resultat och ta upp annan verksamhet eller utveckling av betydelse, särskilt i fråga om säkerhet, dock utan att det påverkar tillämpningen av artikel 12 i förordning (EG) nr 550/2004.

Den årliga rapporten ska minst innehålla följande:

— En utvärdering av tjänsternas utförandenivå.

— En jämförelse mellan det utförande som leverantören av flygtrafiktjänst uppnått och verksamhetsplanens prestationsmål samt årsplanens utförandeindikatorer.

— Förklaring av skillnaderna hos prestationsmålen och redogörelse för åtgärder avsedda att avhjälpa sådana skillnader under referensperioden som avses i artikel 11 i förordning (EG) nr 549/2004.

▼**M4**

— Verksamhetsutveckling och utbyggnad av infrastruktur.

— Det ekonomiska resultatet, om detta inte offentliggörs separat i enlighet med artikel 12.1 i förordning (EG) nr 550/2004.

— Information om det fasta remissförfarandet med användarna av leverantörens tjänster.

— Information om personalpolicy.

En leverantör av flygtrafiktjänst ska göra årsrapportens innehåll tillgänglig för Europeiska kommissionen på begäran och för allmänheten på de villkor den nationella tillsynsmyndigheten fastställer i enlighet med nationell rätt.

▼B

BILAGA II

SÄRSKILDA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGTRAFIKLEDNINGSTJÄNSTER

1. ÄGANDE

Leverantören av flygtrafikledningstjänster skall ge den nationella tillsynsmyndighet som avses i artikel 7.2 i förordning (EG) nr 550/2004 följande uppgifter:

— Sin rättsliga ställning, sin ägandestruktur och andra förhållanden som har en betydande inverkan på kontrollen över leverantörens tillgångar.

— Alla förbindelser med organisationer som inte tillhandahåller flygtrafiktjänster och andra affärsmässiga verksamheter som leverantören direkt eller via närstående företag medverkar i och som motsvarar mer än 1 % av de förväntade intäkterna. Leverantören skall också meddela förändringar i aktieposter som representerar minst 10 % av dess totala aktiekapital.

En leverantör av flygtrafikledningstjänster skall vidta nödvändiga åtgärder för att hindra uppkomsten av intressekonflikter som kan äventyra leverantörens opartiskhet och objektivitet vid tillhandahållandet av tjänsterna.

2. TILLHANDAHÅLLANDET SKALL SKE PÅ ETT ÖPPET SÄTT

Utöver vad som anges i del 8.1 i bilaga I får medlemsstater som har beslutat att konkurrensutsätta marknaden för flygtrafikledningstjänster vidta alla lämpliga åtgärder för att hindra leverantörerna av sådana tjänster från att med eller utan avsikt hindra, begränsa eller snedvrida konkurrensen, eller att agera på ett sätt som enligt nationell rätt eller gemenskapsrätt är missbruk av dominerande ställning.

3. TJÄNSTERNAS SÄKERHET

3.1 **Säkerhetsledningssystem**

3.1.1 *Generella säkerhetskrav*

En leverantör av flygtrafikledningstjänster skall tillhandahålla ett säkerhetsledningssystem som är integrerat i tjänsteverksamheten och som säkerställer att följande krav uppfylls:

— Säkerheten vid tillhandahållandet av tjänster skall tillgodoses genom en formaliserad, tydlig och aktivt förebyggande systematisk säkerhetsledning. Alla tjänster och stödarrangemang under leverantörens ledning skall omfattas. Systemet skall grundas på en uttrycklig säkerhetspolicy som fastställer riktlinjerna för organisationens säkerhetsledning (säkerhetsledning).

— Alla som har säkerhetsrelaterade uppgifter vid tillhandahållandet av flygtrafikledningstjänster skall ha ett personligt säkerhetsansvar för sitt agerande. Chefspersoner skall ha säkerhetsansvar för arbetet i de enheter som är dem underställda och ledningen för leverantören skall ha det övergripande säkerhetsansvaret för hela verksamheten (säkerhetsansvar).

▼B

— Uppnåendet av tillfredsställande säkerhet för flygtrafikledningstjänsterna skall ha högsta prioritet (säkerhetsprioritering).

— Det övergripande målet för säkerhetsarbetet när det gäller tillhandahållande av flygtrafikledningstjänsterna skall vara att så långt det är praktiskt genomförbart minimera tjänsternas bidrag till risken för att ett haveri med luftfartyg inträffar (säkerhetsmål).

3.1.2 *Krav för hur säkerheten skall uppnås*

Leverantören av flygtrafikledningstjänster skall, inom ramen för säkerhetsledningssystemet, se till följande:

— Personalen skall ha den utbildning och kompetens och de behörigheter och licenser som krävs för att utföra arbetsuppgifterna, och skall uppfylla tillämpliga medicinska krav (kompetens).

— Det skall finnas en säkerhetsledningsbefattning, och den som innehar befattningen skall ha det övergripande ansvaret för utveckling och underhåll av säkerhetsledningssystemet i hela organisationen. Befattningen skall vara oavhängig produktionsledningen, och skall vara direkt underställd den högsta organisatoriska ledningen. I mindre organisationer kan det hända att befattningshavare har ansvar för flera områden, och det kan då vara svårt att uppnå den önskade oavhängigheten. Arrangemangen för säkerhetsförsäkran skall då kompletteras med andra, oberoende medel. Den högsta ledningen för tjänsteleverantören skall delta aktivt i säkerhetsledningen (säkerhetsledningsansvar).

— Kvantitativa säkerhetsnivåer skall i möjligaste mån fastställas och upprätthållas i fråga om alla funktionssystem (kvantitativa säkerhetsnivåer).

— Säkerhetsledningssystemet skall dokumenteras systematiskt på ett sätt som tydligt anknyter till organisationens säkerhetspolicy (dokumentering av säkerhetsledningssystemet).

— Tjänster och leveranser utifrån skall uppfylla de säkerhetskrav som är lämpliga med hänsyn till hur varorna eller tjänsterna påverkar säkerheten i fråga om de tjänster leverantören tillhandahåller (externa tjänster och leveranser).

— Riskbedömning och riskreducering skall hålla en nivå som garanterar att alla aspekter av tillhandahållandet av flygledningstjänster beaktas i tillräcklig utsträckning (riskbedömning och riskreducering). Del 3.2 i denna bilaga skall tillämpas i fråga om ändringar i funktionssystemet för flygledningstjänster.

— Driftsrelaterade eller tekniska händelser som drabbar flygledningstjänsten och som anses påverka säkerheten i betydande utsträckning skall undersökas omedelbart, och korrigerande åtgärder skall vidtas (säkerhetshändelser). Leverantören skall visa att de krav som inhemsk rätt och gemenskapsrätten uppställer i fråga om rapportering och utvärdering av händelser har uppfyllts.

▼B

3.1.3 *Krav för säkerhetsförsäkran*

Leverantören av flygtrafikledningstjänster skall, inom ramen för säkerhetsledningssystemet, se till följande:

— Rutinmässiga säkerhetsgranskningar skall göras i syfte att utröna och ge rekommendationer om vilka förbättringar som kan göras, att ge chefspersoner en möjlighet att förvissa sig om säkerheten inom sina ansvarsområden och att verifiera att säkerhetsledningssystemet följs (säkerhetsgranskningar).

— Det skall finnas förfaranden som påvisar förekomsten av förändringar i funktionssystem och i verksamheten som kan vara ett tecken på att någon beståndsdel närmar sig en punkt där säkerhetsnivån inte längre är godtagbar, i vilket fall situationen skall åtgärdas (säkerhetsövervakning).

— Driften av säkerhetsledningssystemet skall dokumenteras i säkerhetsprotokoll, som skall utgöra grunden i säkerhetsförsäkran för alla som är förknippade med, ansvariga för eller beroende av de tillhandahållna tjänsterna samt för den nationella tillsynsmyndigheten (säkerhetsprotokoll).

3.1.4 *Krav för säkerhetsfrämjande*

Leverantören av flygtrafikledningstjänster skall, inom ramen för säkerhetsledningssystemet, se till följande:

— All personal skall känna till de riskkällor som är förknippade med deras arbetsuppgifter (säkerhetsmedvetande).

— Erfarenheter från utredningar av säkerhetshändelser och annat säkerhetsarbete skall spridas inom organisationen på lednings- och driftsnivå (spridning av erfarenheter).

— All personal skall aktivt uppmuntras att komma med förslag till hur kända riskkällor skall hanteras, och förändringar göras för att förbättra säkerheten där de tycks behövas (säkerhetsförbättring).

3.2 **Säkerhetskrav för riskbedömning och riskreducering vid förändringar**

3.2.1 *Avsnitt 1*

Leverantören av flygtrafikledningstjänster skall inom ramen för säkerhetsledningssystemet se till att kartläggning av riskkällor, riskbedömning och riskreducering systematiskt görs vid varje ändring som berör delar av funktionssystemet för flygledningstjänster och stödarrangemang som står under leverantörens kontroll. I detta arbete skall följande tas upp:

a) Hela livscykeln för den del av funktionssystemet för flygledningstjänster som är föremål för åtgärden, från planerings- och utformningsstadiet och drift och underhåll till avveckling.

b) Luft-, mark- och, i tillämpliga fall, rymdburna komponenter i funktionssystemet för flygledningstjänster genom samarbete med berörda aktörer.

c) Utrustning, förfaranden och mänskliga resurser som ingår i funktionssystemet för flygledningstjänster och interaktionen mellan dessa, och mellan den del av systemet som är föremål för åtgärden och resten av funktionssystemet för flygledningstjänster.

▼B

3.2.2 *Avsnitt 2*

Kartläggningen av riskkällor, riskbedömningen och riskreduceringen består av följande:

a) Fastställande av den berörda delens omfattning, gränser och gränssnitt och beskrivning av delens funktioner och driftsammanhang.

b) Fastställande av säkerhetsmål för den berörda delen, inbegripet

— en kartläggning av troliga riskkällor och felförhållanden som kan drabba flygledningstjänster, och den sammanlagda konsekvensen av dem,

— en bedömning av vilka konsekvenser dessa riskkällor och felförhållanden kan få för luftfartygets säkerhet och konsekvensernas allvarlighet, utförd med tillämpning av klassificeringsschemat i avsnitt 4,

— en definition av i vilken utsträckning dessa riskkällor och felförhållanden kan godtas, uttryckt i maximal sannolikhet för att riskkällan uppstår, beräknad på grundval av konsekvensens allvarlighet och den maximala sannolikheten för att konsekvensen uppkommer, med tillämpning av avsnitt 4.

c) Formulering av en riskreduceringsstrategi med utgångspunkt i ovanstående som, i den utsträckning det behövs,

— anger vilka åtgärder som skall vidtas för att motverka riskkällorna,

— inbegriper, i förekommande fall, utarbetandet av säkerhetskrav som kan påverka den del som är föremål för åtgärden, andra delar av funktionssystemet för flygledningstjänster eller driftsammanhang, och

— visar att den är genomförbar och effektiv.

d) En bekräftelse av att alla säkerhetsmål och säkerhetskrav var uppfyllda

— innan ändringen genomfördes,

— under övergångsperioden till ibruktagandet,

— under driften, och

— under övergångsperioden till avvecklingen.

3.2.3 *Avsnitt 3*

Resultat, motiveringar och bevis för kartläggningen av riskkällor, riskbedömningen och riskreduceringen skall sammanställas och dokumenteras enligt följande:

— Det skall finnas en fullständig redogörelse som visar att både den del som är föremål för åtgärden och hela funktionssystemet för flygledningstjänster har och kommer att ha en godtagbar säkerhet som uppfyller säkerhetsmålen och säkerhetskraven. Redogörelsen skall ange de prognos-, övervaknings- och granskningsmetoder som har använts.

— Alla säkerhetskrav som berör genomförandet av en ändring skall kunna spåras till den avsedda operationen eller funktionen.

▼B

3.2.4 *Avsnitt 4*

Kartläggning av riskkällor och allvarlighetsbedömning

Riskkällorna skall kartläggas systematiskt. Allvarligheten av riskkällornas konsekvenser i ett visst driftsammanhang skall fastställas med hjälp av klassificeringsschemat nedan, varvid allvarligheten skall klassificeras med utgångspunkt i ett visst argument som visar riskkällans troligaste konsekvens under värsta tänkbara förhållanden.

Allvarlighetsgrad	Konsekvens för verksamheten
1 (Allvarligast)	Haveri ([1])
2	Allvarligt tillbud ([1])
3	Svårt tillbud i driften av ett luftfartyg, som kan ha äventyrat luftfartygets säkerhet, och som nästan ledde till en kollision med luftfartyg, mark eller hinder
4	Betydande tillbud där omständigheterna pekar på att ett haveri eller ett allvarligt eller svårt tillbud hade kunnat inträffa om risken inte hade hanterats inom säkerhetsmarginalerna eller om det hade funnits andra luftfartyg i närheten
5 (Minst allvarligt)	Ingen omedelbar konsekvens för säkerheten

([1]) I enlighet med definitionen i rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart (EGT L 319, 12.12.1994, s. 14).

Bedömningen av riskkällans konsekvenser och allvarlighet skall inbegripa konsekvenserna för de olika delarna av funktionssystemet för flygledningstjänster, t.ex. besättning, flygledare, luftfartygets funktion, funktionen i det markbaserade funktionssystemet för flygledningstjänster och förmågan att tillhandahålla säkra flygtrafikledningstjänster.

Riskklassificeringsschema

Säkerhetsmål grundade på risk skall fastställas uttryckt i maximal sannolikhet för att riskkällan uppstår, beräknad på grundval av konsekvensens allvarlighet och den maximala sannolikheten för att konsekvensen uppkommer.

Som ett nödvändigt komplement till styrkandet av att fastställda kvantitativa mål är uppfyllda, skall ytterligare säkerhetsledningsöverväganden tillämpas så att mer säkerhet läggs till flygledningstjänstsystemet där så är rimligt.

▼M2

3.2.5 *Avsnitt 5*

System för säkerhetssäkring av programvara

Inom ramen för driften av säkerhetsledningssystemet ska leverantörer av flygtrafikledningstjänster genomföra ett system för säkerhetssäkring av programvara i enlighet med kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008 om ett system för säkerhetssäkring av programvara vilket ska genomföras av leverantörer av flygtrafiktjänster och om ändring av bilaga II till förordning (EG) nr 2096/2005 ([1]).

▼B

3.3 **Säkerhetskrav för teknisk personal med arbetsuppgifter som rör driftssäkerhet**

Leverantören av flygtrafikledningstjänster skall se till att all teknisk personal – inbegripet teknisk personal från underlevererande driftsorganisationer som driver och underhåller flygledningsutrustning godkänd för driftsrelaterad användning – har och bibehåller tillräcklig kunskap om och förståelse för de tjänster de skall stödja, de faktiska och potentiella konsekvenser deras arbete har för tjänsterna och vilka arbetsgränser som gäller.

Leverantören av flygtrafikledningstjänster skall dokumentera att all personal med arbetsuppgifter som rör säkerhet – inbegripet personal från underlevererande driftsorganisationer – har nödvändig kompetens, och att tjänstgöringen läggs så att det alltid finns tillräcklig kapacitet tillhands. Det skall också finnas dokumentation för planer och strategi för kompetensutveckling och fortbildning, utbildningsplaner, register över genomförda utbildningar och metoderna för kontroll i fråga om icke kvalificerad personal. Det skall finnas särskilda förfaranden för situationer där den fysiska eller mentala hälsan hos någon i personalen ifrågasätts.

Leverantören av flygtrafikledningstjänster skall ha ett register över all personal med arbetsuppgifter som rör säkerheten, som skall innehålla information om personalens storlek, status och placering. Registret skall därutöver innehålla följande information:

a) Vilken chefsperson som har ansvar för respektive säkerhetsfunktion.

b) Den tekniska personalens kompetens i förhållande till de färdigheter och den kompetens som krävs.

c) Den tekniska personalens placering och arbetsuppgifter och metoden för hur tjänstgöringsscheman upprättas.

▼M3

4. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantören av flygtrafikledningstjänster ska kunna visa att dess arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller de normer som är tillämpliga för tjänsten och luftrummet i fråga enligt följande bilagor till konvention angående internationell civil luftfart:

a) Bilaga 2 om trafikregler för luftfart (tionde upplagan, juli 2005 inbegripet alla ändringar till och med nr 40).

b) Bilaga 10 om telekommunikation för luftfart, band II om kommunikationsförfaranden, inbegripet förfaranden med PANS-status (sjätte upplagan, oktober 2001 inbegripet alla ändringar till och med nr 82).

c) Bilaga 11 om flygtrafikledningstjänster (trettonde upplagan, juli 2001 inbegripet alla ändringar till och med nr 45).

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

▼B

BILAGA III

SÄRSKILDA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGVÄDERTJÄNST

1. TEKNISK KOMPETENS OCH DRIFTSKAPACITET

Leverantören av flygvädertjänst skall se till att flygväderinformation i lämpligt format finns tillgänglig för

— operatörer och flygbesättningsmedlemmar för planering före och under flygning,

— tillhandahållare av flygtrafikledning- och flyginformationstjänster,

— flygräddningsenheter,

— flygplatser.

Leverantören av flygvädertjänst skall bekräfta vilken nivå av noggrannhet som den för drift distribuerade informationen uppnår, inbegripet informationskällan, och skall samtidigt se till att informationen distribueras vid en lämplig tidpunkt och uppdateras vid behov.

▼M3

2. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantören av flygvädertjänst ska kunna visa att dess arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller de normer som är tillämpliga för tjänsten och luftrummet i fråga enligt följande bilagor till konvention angående internationell civil luftfart:

a) Bilaga 3 om flygvädertjänster för internationell luftfart (sextonde upplagan, juli 2007 inbegripet alla ändringar till och med nr 74).

b) Bilaga 11 om flygtrafikledningstjänster (trettonde upplagan, juli 2001 inbegripet alla ändringar till och med nr 45).

c) Bilaga 14 om flygplatser i följande utgåvor:

i) Band I om utformning och drift av flygplatser (fjärde upplagan, juli 2004, inbegripet alla ändringar till och med nr 9).

ii) Band II om helikopterflygplatser (andra upplagan, juli 1995 inbegripet alla ändringar till och med nr 3).

▼B

BILAGA IV

SÄRSKILDA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV FLYGBRIEFINGTJÄNST

1. TEKNISK KOMPETENS OCH DRIFTSKAPACITET

Leverantören av flygbriefingtjänst skall se till att information och data i lämpligt format finns tillgängliga för

— personal med arbetsuppgifter som rör flygningen, inbegripet flygbesättning, och personal som sysslar med färdplanering, FMS (flight management system) och flygsimulatorer,

— leverantörer av flygtrafikledningstjänster som ansvarar för flyginformationstjänster – även flyginformationstjänst för flygplats – och tillhandahållande av information före flygning.

Innan informationen distribueras skall leverantören av flygbriefingtjänst kontrollera dess tillförlitlighet och bekräfta vilken nivå av noggrannhet som den för drift distribuerade informationen uppnår, inbegripet informationskällan.

▼M3

2. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantören av flygbriefingtjänst ska kunna visa att dess arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller de normer som är tillämpliga för tjänsten och luftrummet i fråga enligt följande bilagor till konvention angående internationell civil luftfart:

a) Bilaga 3 om flygvädertjänster för internationell luftfart (sextonde upplagan, juli 2007 inbegripet alla ändringar till och med nr 74).

b) Bilaga 4 om flygkartor (tionde upplagan, juli 2001 inbegripet alla ändringar till och med nr 54).

c) Bilaga 15 om informationstjänster till luftfarten (tolfte upplagan, juli 2004 inbegripet alla ändringar till och med nr 34).

▼B

BILAGA V

SÄRSKILDA KRAV FÖR TILLHANDAHÅLLANDE AV KOMMUNIKATIONS-, NAVIGATIONS- OCH ÖVERVAKNINGSTJÄNSTER

1. TEKNISK KOMPETENS OCH DRIFTSKOMPETENS SAMT TEKNISK KAPACITET OCH DRIFTSKAPACITET

Leverantören av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster skall säkerställa tjänsternas tillgänglighet, kontinuitet, noggrannhet och integritet.

Leverantören av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster skall bekräfta tjänsternas kvalitet och visa att utrustningen underhålls regelbundet och kalibreras vid behov.

2. TJÄNSTERNAS SÄKERHET

Leverantören av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster skall uppfylla kraven i del 3 (Tjänsternas säkerhet) i bilaga II.

▼M3

3. ARBETSMETODER OCH DRIFTSPROCESSER

Leverantören av kommunikations-, navigations- eller övervakningstjänster ska visa att dess arbetsmetoder och driftsprocesser uppfyller de normer som är tillämpliga för tjänsterna och luftrummet i fråga och som fastställs i bilaga 10 till konvention angående internationell civil luftfart:

a) Band I om radionavigationshjälpmedel (sjätte upplagan, juli 2006 inbegripet alla ändringar till och med nr 82).

b) Band II om kommunikationsförfaranden, inbegripet förfaranden med PANS-status (sjätte upplagan, oktober 2001 inbegripet alla ändringar till och med nr 82).

c) Band III om kommunikationssystem (andra upplagan, juli 2007 inbegripet alla ändringar till och med nr 82).

d) Band IV om övervakningsradar och antikollisionssystem (fjärde upplagan, juli 2007 inbegripet alla ändringar till och med nr 82).

e) Band V om utnyttjande av radiofrekvensspektrum för luftfarten (andra upplagan, juli 2001 inbegripet alla ändringar till och med nr 82).